

Campaña Antártica de verano: 1983-1984

La Primera Misión Antártica Uruguaya

Waldemar Fontes

El 28 de enero de 1984, aterrizaba el avión transportando a los expedicionarios que reconocerían el lugar donde establecer la primera base uruguaya en la Antártida.

Waldemar Fontes

La Primera Misión Antártica Uruguaya

Campaña antártica de verano: 1983-1984



Publicado por
Instituto Antártico Uruguayo
Comisión de Publicaciones

Instituto Antártico Uruguayo
Comisión de Publicaciones - 2014

Cnel. Waldemar Fontes
Cnel. (Av) Luis De León
CN(CG) Albert Lluberas
Cap. (Rva) Hugo Bottaro
Cbo2da MDN Andrés Martínez

ISBN 978-9974-7952-2-8

Instituto Antártico Uruguayo
Departamento de Relaciones Públicas
Av. 8 de Octubre 2958, Montevideo, Uruguay
Mail: rrpp@iau.gub.uy
www.iau.gub.uy
Autor, diseño gráfico y edición: Waldemar Fontes
Primera Edición
Febrero 2014

DEDICATORIA

A los pioneros,
que hicieron el esfuerzo
por lograr concreciones
como la que aquí se relatan,
sin nunca pisar el suelo antártico.

A los pioneros del futuro,
para que se inspiren
y crean
que las utopías,
pueden ser posibles.

INDICE

AGRADECIMIENTOS

Al Instituto Antártico Uruguayo, a la Asociación Antártica Uruguaya, a la Asociación Antarkos, al Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346 y a todos quienes de alguna manera han colaborado, escribiendo crónicas, guardando fotografías, brindando testimonios y aportes.

A mi familia, pues sin ellos, este trabajo, no sería posible



Profesor Julio César Musso

Fundador del Instituto Antártico Uruguayo

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN

El 11 de enero de 1980, Uruguay ingresaba como miembro adherente del Tratado Antártico. Eso obligaba a nuestro país a involucrarse profundamente en la temática antártica, debiéndose cumplir con los requisitos exigidos en el Artículo IX del Tratado, que dice en el numeral 2: *"Cada una de las Partes Contratantes que haya llegado a ser Parte del presente Tratado por adhesión, conforme al artículo XIII, tendrá derecho a nombrar representantes que participarán en las reuniones mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo, mientras dicha Parte Contratante demuestre su interés en la Antártida, mediante la realización en ella de investigaciones científicas importantes, como el establecimiento de una estación científica o el envío de una expedición científica".*

Enmarcados en estas obligaciones, a partir de 1982, el Uruguay comenzó a enviar científicos y personal militar especializado en tareas logísticas a visitar instalaciones y bases antárticas de Argentina, Chile, Nueva Zelanda y Estados Unidos de América.

Paralelamente, se inició una etapa de análisis, para determinar el lugar físico para instalar una futura base antártica uruguaya.

En ese proceso, se consideró primero la región del Cabo Norvegia en la Tierra de Coats ([1]) en el Mar de Weddell, que el Profesor Julio C. Musso, fundador del Instituto Antártico, había sugerido ya en 1961, como asentamiento de la “Base Gral. Artigas”

También se consideró la zona comprendida entre los meridianos 0º al 25º W, que era recomendada en la Decisión de la Junta de Comandantes en Jefe de enero de 1973 ([2]).

Las dificultades para llegar a cualquiera de esos posibles asentamientos, eran muchas

y no existían, en ese momento, medios materiales como para poder concretar los proyectos.

En 1983, la situación política del país cambiaba. En marzo de 1985, asumía un gobierno democrático y la normalidad institucional retornaría.

El Poder Ejecutivo debía tomar una decisión con respecto a la presencia del Uruguay en la Antártida, pues se avecinaba la finalización de la vigencia de 30 años del Tratado Antártico ([3]) y todos los países interesados en el Continente Helado, estaban haciendo enormes esfuerzos por posicionarse, previendo posibles modificaciones al marco legal.

El entorno nacional y regional imponía concreciones y en ese contexto se tomó la decisión: -Uruguay enviaría una expedición a la Antártida por medios propios.

Notas del capítulo 1

(1) Julio C. Musso: “Ubicación de la Base Artigas, en Tierra de Coats” publicado en La Mañana, Página 4 - Montevideo, Viernes 19 de mayo de 1961, Año XLIV- Núm. 15.864. Microfilmado del Original existente en la Biblioteca Nacional.

(2) Creación del Comando Antártico Conjunto (COANCO), D.i. nº 351619 Oficio Nº… (JCJ) 97, Copia 1/6 J.C.J. - E.M.C, Montevideo 23 de enero 973. Decisión de la Junta de Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas para la Operación Antártida. Firmado por Gral. César Martínez, (CteJE), Brigadier José Pérez Caldas (CteJFAU) C/A Juan J. Zorrilla (CteJAN) Autenticado por el Jefe del ESMACO, Gral. Gregorio C. Álvarez. (Fuente: Archivo del IAU, Copia 1de6)

(3) El Tratado Antártico fue firmado en Washington el 1 de diciembre de 1959 y entró en vigencia el 23 de junio de 1961, previéndose su duración inicial en el Artículo XII , Num 2, lit a) “Si después de expirados treinta años, contados desde la fecha de entrada en vigencia del presente Tratado, cualquiera de las Partes Contratantes, cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones previstas en el artículo IX, así lo solicita, mediante una comunicación dirigida al Gobierno depositario, se celebrará, en el menor plazo posible, una Conferencia de todas las Partes Contratantes para revisar el funcionamiento del presente Tratado”;

CAPÍTULO 2

ANTECEDENTES

La idea de que el Uruguay debía participar de la exploración antártica, no surgió de manera espontánea, sino que venía de mucho tiempo atrás ([4]).

Los primeros planteos formales, los hizo el CN (CG) Carlos Travieso ([5]) quien desde 1954, explicaba que Uruguay debía participar de la defensa hemisférica, estableciendo una estación meteorológica en regiones antárticas, sugiriendo la isla Bouvet, como localización más recomendable.

Luego otros, se hicieron eco de estas ideas, destacándose la prédica del Profesor Musso ([6]), fundador del Instituto Antártico Uruguayo, quien desde 1961 reclamaba el establecimiento de una base científica uruguaya en la Antártida.

En 1970, se realizó la Primera Convención Nacional Antártica ([7]), que contó con la participación de destacados expositores y de las principales autoridades nacionales relacionadas al tema, de donde surgieron importantes documentos que servirían de base de planificación para el futuro.

A partir de 1973, el Estado empezó a tomar conciencia de la importancia de la Antártida para el Uruguay y ello se vio reflejado en la creación del COANCO (Comando Antártico Conjunto) y el plan estratégico surgido de la Decisión de la Junta de Comandantes en Jefe del 23 enero de 1973 ([8]).

Sobre la actuación del COANCO transcribimos algunas palabras de lo expresado en 1984 por el CF (CG) M. Fontanot en una conferencia ([9]) que resumía las actuaciones del Uruguay con respecto a la Antártida, donde decía:

… En enero del año 1973, se crea por decisión de la Junta de Comandantes en Jefe de

las Fuerzas Armadas, el llamado CO.AN.CO "Comando Antártico Conjunto", el cual debía abocarse, lo antes posible, al estudio de todos los antecedentes que se relacionaran con la problemática antártica, en primera instancia y que en una segunda etapa debía organizar una fuerza expedicionaria, bajo el mando de dicho Comando Conjunto, ejecutando actos de soberanía, mediante presencia de bandera y ocupación territorial, debiendo presentar los hechos consumados antes de 1989.

En una tercera etapa, en caso de ser de interés nacional, establecer estaciones y/o colonias permanentes, en los territorios ocupados, bajo régimen de Gobierno Militar.

Ese Comando Conjunto, estaría integrado por tres Oficiales Superiores, procedentes de la Armada que lo presidirá, del Ejército y de la Fuerza Aérea.

Dispondría de un Estado Mayor, integrado por Jefes y Oficiales procedentes de las tres Fuerzas y Técnicos civiles.-

Su organización estaría establecida por la

Junta de Comandantes en Jefe, a propuestas de CO.AN.CO, y funcionaría con sede en el ESMACO, dependiendo directamente de dicha Junta, a través del ESMACO,-

Dicho comando tenía un plazo fijo para estudiar los antecedentes y le estaba prohibido todo acto de publicidad, sin autorización expresa.-

Se autorizaba la consulta y coordinación directa, con toda Autoridad o Institución Nacional Oficial y Privada así como Instituciones Extranjeras, mediante la autorización de la Junta.

La representación de cada Fuerza era directamente proporcional a la medida de la intervención proyectada y se buscaría la unificación logística, en cuanto a equipos a ser empleados.-

Con fecha 22 de marzo de 1973, el COANCO produce un informe, el cual establece a grandes rasgos lo siguiente:

Determina lo que le correspondería recla-

mar a Uruguay, según la teoría del sector, fundamentando un cambio de aplicación de dicha teoría; determina el afiliarse al Comité Científico Internacional (SCAR) y adherirse al Tratado Antártico; y vislumbrar la posibilidad de realizar una campaña antártica con medios propios, o asociados con países amigos.-

Una vez finalizada esta tarea en al año 1974, el Instituto Antártico Uruguayo elabora un proyecto de ley para la oficialización del mismo, pero esta vez dentro de la órbita del Ministerio de Industria y Energía, junto con un proyecto de reglamentación interna.-

Por otra parte se comete al Ministerio de Defensa Nacional, la integración y funcionamiento de un Instituto Antártico, dependiendo de aquel.

…Más adelante por resolución del 12 de enero de 1975, comienzan a designarse misiones oficiales para trasladar Técnicos uruguayos a institutos antárticos de países vecinos, a efectos de recabar información sobre el tema.-

Previo a eso, se inician gestiones para que

el Ministerio de Educación y Cultura, financie el proyectado viaje expedicionario a la Antártida, que año a año se va posponiendo.

Posteriormente, en junio del año 1975, el ESMACO, realiza un estudio de Estado Mayor, con todos los antecedentes que surgen del informe de COANCO, analizando "La necesidad de adoptar decisión respecto a la intervención de Uruguay en la Antártida".-

Se historia el proceso y de sus Recomendaciones, surge que: se considere el problema, a nivel de Junta de Comandantes en Jefe, con el nuevo asesoramiento del COANCO.-

Se aconseja que le decisión de COANCO, sea ratificada, se recomienda que con esa asesoramiento y la intervención del Ministerio de Relaciones Exteriores, se tomen los pasos establecidos por el Tratado Antártico, y se disponga a la brevedad de actos concretos conducentes a tales fines como ser: Primero, apoyo a la primer expedición científica antártica, Segundo, afiliación al SCAR, y al Tratado Antártico; Tercero, estudio y decisión sobre una expedición

antártica uruguaya; Cuarto, integración del Instituto Antártico.-

De todo esto, a muy corto plazo, el 28 de agosto de 1975, por ley 14.416, artículo 103, se oficializa al Instituto Antártico Uruguayo, el cual pasa a depender del Ministerio de Defensa Nacional, se le comete a que estructure su reglamento de organización y funcionamiento y el 21 de octubre del mismo año, se integra al Consejo Directivo Provisorio, al cual a partir de setiembre del año 1976, pasa a funcionar como Consejo Directivo.-

Posteriormente se aprueba el reglamento de organización y funcionamiento (1980), ... - En el año 1982, se efectuó un estudio de Estado Mayor en el ESMACO con participación del Instituto Antártico Uruguayo, Delegados de las Fuerzas y del ESMACO, donde se fijaron los lineamientos generales a seguir en la futura actividad antártica.

Notas del Capítulo 2

(4) Ver la Ponencia del Cnel. W. Fontes "Antecedentes de la fundación de la Base Artigas", presentada en el XIII Encuentro de Historiadores Antárticos Latinoamericanos, Ushuaia, Argentina, 28 al 30 de octubre 2013.

(5) Capitán de Navío Carlos Travieso Fernández: "Geopolítica Atlanto – Antártida y de la Cuenca del Plata" En el mar está el porvenir de la Patria. Edición del autor y apuntes mimeografiados, Montevideo, 1977. Archivo del Instituto Antártico Uruguayo, (Digitalizado).

(6) EL PROFESOR JULIO CÉSAR MUSSO, FUNDADOR DEL INSTITUTO ANTÁRTICO URUGUAYO, (Apuntes para su biografía), por Cnel Waldemar Fontes, Página 313 del libro "Esbozando la Historia Antártica Latinoamericana - ENCUENTROS DE HISTORIADORES ANTÁRTICOS LATINOAMERICANOS1999-2011", presentado durante el XIII Encuentro de Historiadores Antárticos Latinoamericanos, realizado en Ushuaia, Argentina, del 28 al 30 de octubre de 2013

(7) Primera Convención Nacional Antártica, realizada en la Biblioteca Nacional (Montevideo), del 24 al 27 de abril de 1970. En esa Convención se formaron diversas comisiones, destacándose la Comisión de Navegación, que analizó el empleo de los posibles medios de transporte para llevar a cabo la proyectada expedición antártica uruguaya. En esa ocasión se presentó el libro del Profesor Musso "Antártida Uruguaya" publicado por Ediciones El País.

(8) Creación del Comando Antártico Conjunto (COANCO), D.i. nº 351619 Oficio Nº... (JCJ) 97, Copia 1/6 J.C.J. - E.M.C, Montevideo 23 de enero 973. Decisión de la Junta de Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas para la Operación Antártida.

Firmado por Gral. César Martínez, (CteJE), Brigadier José Pérez Caldas (CteJFAU) C/A Juan J. Zorrilla (CteJAN) Autenticado por el Jefe del ESMACO, Gral Gregorio C. Álvarez. (Fuente: Archivo del IAU, Copia 1de6)

(9) El Uruguay en la Antártida: Conferencia del Capitán de Fragata (CG) M. Fontanot, brindada el 11 abril de 1984 en la Sala de Conferencias de la Intendencia Municipal de Montevideo. Sub tema: SITUACIÓN POLÍTICA. JURIDICA Y ADMINISTRATIVA DEL CONTINENTE y PASOS DADOS POR EL URUGUAY PARA TENER ACCESO AL MISMO. Digitalizado de un original escrito a máquina, existente en el archivo del IAU.



Capitán de Navío Carlos Travieso Fernández

Promotor de la presencia del Uruguay en la Antártida, desde la década de 1950 e impulsor del empleo del medio marítimo para alcanzar el Continente Helado, así como de la instalación de una base meteorológica en la Isla Bouvet. Fue el autor del libro "Geopolítica Atlanto Antártida y de la Cuenca del Plata"

CAPÍTULO 3
EL MEDIO DE TRANSPORTE A EMPLEAR

En 1982, se fijaron las líneas de acción y el plan de trabajo para llevar a cabo la decisión de instrumentar la futura actividad antártica entre 1983-1984.

Esto obligaba a tomar una decisión trascendente, que estaba relacionada al medio de transporte a emplearse, pues esa determinación condicionaría totalmente las futuras acciones a encarar.

La disyuntiva pasaba entre emplear medios propios o participar en las campañas antárticas de países amigos.

En este ensayo no analizaremos los pormenores de qué cursos de acción se analizaron, puesto que es un tema que amerita un estudio muy profundo y que preferimos dejar para un trabajo por separado. Simplemente dire-

mos que se consideró en su momento, realizar expediciones conjuntas con Argentina, así como también con Chile, Sud África, Japón, Alemania, Australia, Nueva Zelandia, y algún otro país… pero finalmente se optó por la alternativa de emplear medios propios, lo cual fue considerado como de mayor eficacia política para los fines que se perseguían en ese momento.

Ante esta decisión, la nueva disyuntiva pasó a ser ¿qué medio de transporte emplear? ¿marítimos o aéreos?.

Con respecto al empleo de medios marítimos, nuestro país ya tenía experiencia, cuando en 1916 se enviara desde Montevideo la denominada Expedición Nacional al Sur, con el buque Instituto de Pesca Nº 1, al mando del TN Ruperto Elichiribehety, quien zarpó en pleno invierno, rumbo al sur, en procura de rescatar a los náufragos de la fallida expedición de Shackleton de 1914.

Además, desde el puerto de Montevideo,

se contaba con vasta experiencia en el apoyo logístico de la flota ballenera noruega que operaba desde principios del siglo XX, así como el apoyo a diversas expediciones científicas que recalaron en nuestro puerto tanto en la época heroica del descubrimiento como en las épocas más modernas.

A partir de 1954, el CN Travieso, publicó una serie de artículos, tratando de concientizar sobre la necesidad de tener presencia uruguaya en la Antártida, como parte de nuestro compromiso con la defensa hemisférica, surgida de la guerra fría que se vivía en esa época, reclamando que se debería contar con barcos adecuados para actuar en esa zona, además de establecer una base meteorológica en la isla Bouvet.

En la décadas de 1960 y 1970, el profesor Musso planteaba que debería emplearse el medio naval para acceder a las regiones que él consideraba como la Antártida Uruguaya, re-

comendando que buques pesqueros o mercantes, de bandera nacional, podrían adaptarse para esos fines.

En 1970, el profesor Musso mencionaba un ofrecimiento del director de Regusci & Voulminot S.A., quien ponía a disposición el buque CECILIA ([10]), construido en sus astilleros, cuyas capacidades habían sido descriptas en el primer número de la Revista Antártida Uruguaya de junio de 1962.

En esa misma época, el CN Travieso publicaba una nota titulada "*Buque a emplear para llegar al casquete polar*"([11]) que decía:

Según el C/N. Rubén Varela -un veterano en expediciones antárticas-, podría ser un tipo '"Campbell" sin armamento o el buque hidrógrafo más grande que se nos ha ofrecido. Como defensa contra los hielos flotantes se le podría poner una chapa de acero, todo a lo largo de la línea de flotación, por ambas batidas, de unos 2 metros de ancho por 3

centímetros de espesor, o sea una tonelada por metro de eslora, o poco más con refuerzos y remaches...

En 1982, la Armada Nacional manejaba la idea de que debería contarse con un rompehielos que pudiera navegar en la zona del Mar de Weddell, pero evidentemente, esta opción era muy onerosa y no podía ser concretada, sobre todo en los momentos de premura por concreciones, que ya explicamos, se vivía en el país.

La opción inicial del rompehielos, fue cambiada por la de considerar un buque con clasificación para hielo, lo cual era más viable y que si podría concretarse con los medios disponibles, pero tampoco era una opción de aplicación inmediata, pues sería necesario acondicionar el buque elegido.

Con respecto al medio aéreo, las opciones se manejaban también desde largo tiempo atrás, destacándose el apoyo logístico brindado

a la Expedición Wilkins-Heart ([12]) de 1928, que fue preparada en Montevideo y que contó con la participación del radiotelegrafista afincado en nuestro país, Vigo Holt y que fue la primera expedición que empleara el avión como medio de exploración.

Pero el antecedente más notorio, fue el proyecto de organizar un vuelo al Polo Sur con un avión C47, presentado en 1964 por el entonces Tte.2º Roque Aíta ([13]) que fuera considerado por la Fuerza Aérea pero que nunca se había concretado.

En el segundo número de la Revista Antártida Uruguaya, de julio de 1962,se publicaba un anuncio publicitario de los aviones Fokker F27, cuyo representante en Uruguay era Mario S. Musso, hermano del Profesor Musso.

En el anuncio se destacaban las cualidades de esa aeronave que se estaba ofreciendo para la Fuerza Aérea Uruguaya (FAU), diciendo "*que el F27, está diseñado para operar en todo*

tipo de aeródromos y en particular en aquellos de operación difícil…”

En 1971, la FAU adquirió dos de esos aviones y al respecto, el profesor Musso anunciaba con algarabía, en su audición radial del 27 de junio de 1971 emitida por CX6 SODRE, la noticia que transcribimos ([14]):

Previo a la consideración de nuestro tema central, complácenos informar de la partida, en el día de hoy, de dos tripulaciones completas de la Fuerza Aérea, hacia Hagerstown, Maryland, Estados Unidos de América, para hacerse cargo de dos aeronaves FH-227 turbohélice, cargueros y con ellos, regresar al Uruguay.

Dichas tripulaciones reiterarán nuevas travesías, luego de un intenso adiestramiento y conocimiento de navegabilidad de estas hermosas aeronaves.

A título de exclusivo comentario, diremos que el Instituto Antártico Uruguayo, ve en esta adquisición, la oportunidad de que el Comando de la Fuerza Aérea Uruguaya, asigne una de



El Cnel. Roque Aíta, acompañando al Profesor Musso en una de las actividades de la Primera Convención Nacional Antártica de 1970, cuando se conformó la Comisión de Navegación, que analizó y recomendó el empleo del medio aéreo para llegar al Continente Antártico.

estas máquinas para el primer vuelo del Uruguay a la Antártida, en demostración del alto interés científico y pacífico en dicho Continente, cual lo ordena el Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 19 de mayo de 1970 y resultante de recomendaciones de la Primera Convención Nacional Antártica del Uruguay y ulterior recomendación oficial de la Comisión de Estudios Antárticos.

Vayan pues, para estas tripulaciones el augurio de buen éxito en su misión y al Mayor (PAM) Roque Aíta, felicitación por sus afanes, inquietudes y recia decisión, por su permanente interés Antártico.

En el año 1982, se habían fijado los lineamientos generales para el desarrollo de la actividad antártica en el período 1983-1984 ([15]). De esos lineamientos surgieron una serie de acciones que están enumeradas en un memorándum fechado 23 de enero de 1984, ([16]) del IAU dirigido al Jefe del ESMACO, donde decía:

En cumplimiento a su orden verbal del día de la fecha, elevo a Usted los siguientes documentos; por los cuales el Instituto Antártico Uruguayo comunicó al Señor Ministro de Defensa Nacional que se habían presentado los. Señores Delegados de la. Fuerza Aérea Uruguaya ante este Instituto, Cnel.(Av.) Don Roque AITA y Cnel. (Nav.) Don Delco ALMADA, dando cuenta al Presidente del Instituto Antártico Uruguayo, que la fuerza Aérea Uruguaya contaba con una aeronave pronta para efectuar un vuelo a la Antártida.

Según se desprende del Oficio Nº 23/983 ([17]) del Presidente del IAU al Ministro de Defensa, fechado 2 de mayo de 1983, el día 22 de junio de ese año, los miembros del Consejo Directivo, habían hecho una visita a la Base Aérea 1, con asiento en Carrasco, comprobándose que el avión Fairchild 572, estaba en su última fase de acondicionamiento y se encontraba pronto para operar en apoyo aéreo, con mejoras practicadas por técnicos de la Fuerza Aérea, que le permitirían una autono-

mía de vuelo de ocho horas y 30 minutos, suficientes para concretar con éxito la misión de instalar una base uruguaya en la Antártida.

Finalizando lo expresado en este Oficio Nº 23/983, el Cnel. Ferreira le planteaba al Ministro de Defensa, que solicitaba una audiencia ante la Junta de Comandantes en Jefe para efectuar "*una pormenorizada exposición de motivos y fundamentaciones de los hechos que nos ocupan, en busca de la decisión que permita concretar lo planificado…*"

El 9 de agosto de 1983 ([18]), el Presidente del IAU, Cnel. Ferreira, elevaba al Ministro de Defensa, un memorando donde analizaba lo conversado en una reunión mantenida con el Comandante de la FAU, exponiendo lo siguiente:

1.- Causales de la Reunión del Consejo Directivo del Instituto Antártico Uruguayo y que requieren solución.-

2.- Consecuencias de la Resolución del Pun-

to V del Acta Nº 265 de 24/10/82.

3.- Desarrollo de actividades de nuestra Cancillería: (...)

6- Oficio al Estado Mayor Conjunto, consignando la planificación de actividades para las Campañas de Verano 1984/85 (Oficio Nº.48/83).-

8- Causales sobre la necesidad de efectuar una expedición.-

a) se acortan los plazos internacionales:

-Ingreso de la India y China como signatarios del Tratado Antártico.-

-Se estima para 1984 esté concluido el Tratado sobre Recursos Minerales y Energéticos.

b) Si no se concreta una expedición para 1984/85, que debería planificarse y ejecutarse los preparativos a partir de la fecha, la República Oriental del Uruguay, quedaría expuesta a perder sus derechos en la Antártida, ya que el gobierno, al pasar a manos civiles se desentendería del problema -como se ha comprobado

históricamente-

c) El Instituto cuenta con los científicos que permitirían desarrollar actividades científicas en las áreas de: -BIOLOGÍA, -METEOROLOGÍA, -GEOLOGÍA

d) Se cuenta con los medios de transportes que permitirían acceder a los 60 grados Sur (Isla 25 de Mayo- Rey Jorge).-

Medio Naval, Caleta Potter - Medio Aéreo, Base Chilena "TTE. MARSH".-

Aún se manejaban las dos alternativas, aérea o naval, aunque ya se había descartado la compra de un rompehielos, considerándose si, el empleo de un buque de la Armada Nacional, que podría navegar hasta la Caleta Potter en la Isla Rey Jorge / 25 de Mayo, donde estaba ubicada la base argentina Jubany.

En ese año 1983, el gobierno uruguayo presidido por el Tte. Gral. Gregorio Álvarez, impulsó una serie de contactos con el gobierno de Chile, presidido por el Gral. Pinochet.

De estas conversaciones, surgió que Chile facilitaría el apoyo logístico para el empleo del medio aéreo tal como se desprende de lo informado por el Presidente del IAU, Cnel. Ferreira, al Ministro de Defensa Nacional en el oficio Nº 91/983 (19) de fecha 6 de diciembre de 1983, dando cuenta de los resultados de la visita al Uruguay del Director del Instituto Antártico Chileno, C/N (R) Pedro ROMERO JULIO, según lo coordinado por la Junta de Comandantes en Jefe en su sesión Nº 111/983, que mencionaba la amplia cooperación entre ambos Institutos, la total cooperación en tareas de investigación científica y el ofrecimiento de las instalaciones de la Base Tte. Marsh, recomendándose que se empleara como más adecuado, el medio aéreo "*entre otras razones por su economía, en virtud de que nuestro país desarrollaría sus actividades futuras fundamentándose en el establecimiento de una sola base, pues se aspira a obtener derechos en la Antártida de acuerdo a lo que establece el arti-*

culado del Tratado Antártico" a diferencia de lo que hacían tanto Chile como Argentina, que tenían bases científicas y militares, a través de las cuales aspiraban a obtener derechos más allá del Tratado, justificando en esos casos si, el empleo de los medios navales, como forma de mantener presencia continua en el continente y mares adyacentes.

Al finalizar el Oficio, el Cnel. Ferreira informaba al Ministro de Defensa, que se estaba trabajando en obtener mayor información sobre el tema, la cual sería elevada para su consideración

Según testimonios orales de algunos de los protagonistas de estos sucesos, el Coronel Ferreira, como Presidente del Instituto Antártico Uruguayo, debió presentarse ante el Tte. Gral. Gregorio Álvarez (el Goyo), entonces Presidente de la República, a efectos de informar sobre el estado de los planes referidos a la Antártida, y cuentan que la respuesta de éste fue:

"*-y ¿cómo? ¿Todavía no fueron*?", y habría dado inmediatamente órdenes de que se ejecutara a la brevedad el plan previsto, a la vez que ordenaba autorizar los recursos financieros necesarios para concretarlo...

Es de destacar que el Tte.Gral Álvarez, conocía muy bien las diferentes opciones y planes para establecer al Uruguay en la Antártida, pues desde cuando fuera el primer Jefe del ESMACO ([20]) venía analizando el tema y había participado de la creación del Comando Antártico Conjunto (COANCO) y de la "Decisión de la Junta de Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas para la Operación Antártida" del 23 de enero de 1973.

Notas del capítulo 3

(10) Musso, ANTARTIDA URUGUAYA (Ediciones El País, 1970) Pág 34 a 38, CAPITULO XVII. EXPEDICION COOPERATIVA AL CONTINENTE ANTÁRTICO, II - Vehículos: En cuanto a buque disponible para este tipo de viaje nos hallamos ante la gratísima noticia de que el pesquero de altura, de bandera nacional, totalmente construido en Montevideo, astilleros de la firma Regusci y Voulminot S. A. de nombre, "CECILIA" sería gentilmente cedido por sus Armadores, para el desempeño de esta tarea, conforme nos lo ha hecho saber el propio Ingeniero don Armando Regusci, Director de dicha Compañía. La disposición de esta hermosa nave uruguaya, se destinaría a la realización del primer periplo Antártico Uruguayo y, desembarco en el Continente Antártico, en demostración de capacidad marinera, así como de la alta eficacia técnica de la nave y, superior a todos los pesqueros, de construcción extranjera y adquiridos por los entes pesqueros nacionales, actualmente operando en aguas jurisdiccionales uruguayas y, zona de alta mar océano. Además, realizar un periplo en una nave pesquera, es retomar, conforme la tradición Antártica de descubrimiento físico, la pauta pacífica más adecuada, para la realización de esta tarea y, concorde con la tradición internacional del Uruguay además. Expresamos a la firma Armadora, nuestra expresión de gratitud y confianza demostrada, en un período tan incierto, como es sin duda alguna, el comienzo y realización de tan magna, como difícil expedición nacional, primera en la historia del país.

(11) Capitán de Navío Carlos Travieso Fernández: "Geopolítica Atlanto – Antártida y de la Cuenca del Plata" En el mar está el porvenir de la Patria. Edición del autor y apuntes mimeografiados, Montevideo, 1977. Archivo del Instituto Antártico Urugua-

yo. — "Buque a emplear", página 54 de la 2da. Edición.

(12) Cristina Montalbán- UNA FUENTE URUGUAYA INÉDITA DE LA PRIMERA EXPEDICIÓN AÉREA ANTÁRTICA. describiendo las vivencias de Vigo Holt en la Expedición Wilkins – Heart (1928). Desde el Puerto de Montevideo, se planifica, se prepara y se desarrolla la "WILKINS–HEART Antarctic Expedition" la cual fue el primer viaje de estudios antárticos combinando medios marítimos y aeronáuticos de la historia. En esta expedición se concretó el primer vuelo de un avión en la Antártida. -Página 109 del libro "Esbozando la Historia Antártica Latinoamericana - ENCUENTROS DE HISTORIADORES ANTÁRTICOS LATINOAMERICANOS1999-2011", presentado durante el XIII Encuentro de Historiadores Antárticos Latinoamericanos, realizado en Ushuaia, Argentina, del 28 al 30 de octubre de 2013.

(13) Orden de la Inspección Gral. de la Fuerza Aérea Número 997, página 370 y 371, en Montevideo al 30 de octubre de 1964- Num. IV. "Proyecto de ejecución de un vuelo al Polo Sur"... (IGFA 997)

(14) CINCO ENFOQUES ANTARTICOS. II) Noticias- Audición del Prof Musso, del 27 de junio de 1971 en radio CX6 - Audiciones del Instituto Antártico Uruguayo en la radio del SODRE CX6 - Prof. Musso entre 1970 y 1971 - páginas 2 y 3. Archivo del IAU - Biblioteca Profesor Musso.

(15) EXPEDIENTE Nro. 84-0269-8 Tema 111, Campo 2 IAU 96/983 Campo 3 IAU, Campo 4: Vuelo Cont. Antártico Aeronave "Fairchild 227" Microfilmado 9enero 1984 Iniciales DSC/RTA y Hm/Rp

(16) MEMORANDUM (sin firma) dirigido a SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO, fechado en Montevideo, enero 23 de 1984. Fuente: Archivo del IAU. Registro Nº 100019

(17) Oficio Nº 23/983 E.c. Nº 32.87 55 al 32.87 58 - COPIA (marcada 42) del Presidente del IAU al Ministro de Defensa, fechado 2 de mayo de 1983 firmado por Cnel Hugo M. Ferreira

(18) Memorándum de Análisis de la Reunión 09/08/83, Presentado Al Señor Comandante En Jefe de la Fuerza Aérea Uruguaya.- firmado por Cnel Hugo M. Ferreira, Presidente del Consejo Directivo del IAU.

(19) Oficio Nº 91/983 E.c. 328897 al 328898, Iniciales HMF/pg, del Presidente del IAU al Ministro de Defensa Nacional fechado en Montevideo, el 6 de diciembre de 1983 informado sobre visita del Director del INACH a Uruguay con recomendaciones sobre el empleo del medio aéreo y otras. Firmado por el Pte. del Consejo Directivo del IAU, Cnel Hugo M. Ferreira

(20) Creación del Comando Antártico Conjunto (COANCO), D.i. nº 351619 Oficio Nº... (JCJ) 97, Copia 1/6 J.C.J. - E.M.C, Montevideo 23 de enero 973. Decisión de la Junta de Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas para la Operación Antártida. Firmado por Gral. César Martínez, (CteJE), Brigadier José Pérez Caldas (CteJFAU) C/A Juan J. Zorrilla (CteJAN) Autenticado por el Jefe del ESMACO, Gral Gregorio C. Alvarez. (Fuente: Archivo del IAU, Copia 1de 6) y ESTUDIO DE ESTADO MAYOR Nº 74, del Jefe del COANCO y del Presidente del IAU fechado en Julio 1975, Analizado como problema “Necesidad de adoptar decisión respecto a la Intervención del Uruguay en la Antártida”



El Cnel (Av) Roque Aíta, con el Pabellón Nacional en el Polo Sur el 18 de enero de 1982.

CAPÍTULO 4

"LA DECISIÓN":
CRÓNICA DEL CNEL (AV) ROQUE AÍTA

Al regresar de la visita a la Base Amundsen Scott en el Polo Sur, el Coronel Aíta, cuenta en una publicación de la Revista El Soldado ([21]) , que se constituyó una Comisión en la cual participan integrantes del Estado Mayor Conjunto y el I.A.U., con la finalidad de estudiar los medios a utilizar para realizar un periplo hasta la Antártida en un área que había demarcado el Estado Mayor Conjunto en las Shetltand del Sur, al sur de los 60° S. A continuación transcribimos parte de su relato:

Dichas reuniones se realizaban en la sede del I.A.U. y con participación de los Señores Oficiales Superiores asignados por el ESMACO.

Después de varias reuniones, debimos alejarnos de la misma dado que fuimos designados para cumplir una misión en los Estados Unidos. Durante nuestra estadía realizamos diversas comunicaciones telefónicas con el Cnel. (Nav.) Delco Almada y el Cap.(Nav.) Bernabé Gadea para recordarles la propuesta de considerar la utilización de un FH 227 a fin de cumplir con el objetivo establecido por el Estado Mayor Conjunto, con la finalidad de minimizar los costos, dado que en caso de utilizar otro tipo de aeronave encarecería la misión, teniendo en cuenta que ese otro tipo debería ser un C-130 con un costo demasiado elevado.

A nuestro regreso nos enteramos que las soluciones propuestas eran tres: una con medios marítimos, otra con medios aéreos, y la tercera con la combinación de ambos. La aeronave a utilizar era un C-130 siendo el costo previsto, según constaba en el informe, de U$S 7 millones.

Por tal motivo, nos presentamos ante el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Tte.Gral. Manuel E. Buadas y le solicitamos realizar un estudio con el fin de incluir la utilización del FH 227 en lugar del C-130. Nos autorizó a realizar el mismo, previo a una llamada que nos ordenó el propio Comandante al Cnel. Santiago Michaus, Secretario del Consejo Nacional de Seguridad, para retirar de la agenda el informe que se había elaborado el cual iba a ser tratado próximamente.

Durante un fin de semana nos reunimos, en la sede del Comando General, un grupo de pilotos, los cuales elaboramos un informe sobre la utilización del FH 227, provisto de tanques suplementarios, con un costo que no superaba los U$S 30 mil.

El mismo se elevó para ser adjuntado al informe, ya elaborado, sobre los tres cursos de acción.

Posteriormente, en la tercera y última reunión, frente al Primer Mandatario, los Comandantes en Jefe y Señores Ministros, el CN Hugo Lluberas, expuso las conclusiones a las que había arribado la Comisión.

Se escuchó el informe y nos retiramos, quedando a la espera de una resolución del Mando Superior. De cualquier forma, internamente la Fuerza Aérea dispuso el estudio y realización de un sistema de tanques suplementarios en un FH 227, así como dotarlo de mejores medios de navegación.

Como complemento se trasladan en la temporada 1982/ 83, en coordinación con las Autoridades de la Fuerza Aérea chilena, el May.(Av.) Athos Pallas y Cap.(Av.) Adolfo Pereira a la Base "Tte. Marsh" en la Isla Rey Jorge, con el objeto de evaluar una futura operación con un FH 227.

También concurrió a Nueva Zelanda el Tte. Cnel. Omar Porciúncula a fin de visualizar

las necesidades logísticas que podríamos tener visitando la Base "Scott" y la Estación "Wanda", de ese país, con el objeto de evaluar nuestra propia instalación.

En el correr del año 1983, se concurre por primera vez a una Reunión Consultiva del Tratado Antártico (ATCM) realizada en Hobart, siendo designados el Cnel. Hugo Ferreira y CF Mario Fontanot, asimismo concurre a Alemania, a la reunión del Comité de Investigación Antártica (SCAR), el Cnel.(Nav.) Delco Almada.

Desde el punto de vista científico, concurren por separado el May.(Nav.) Bernabé Gadea y el Dr. Balbino Álvarez a fin de realizar una evaluación de nuestras posibilidades.

LA DECISIÓN:

En forma simultánea con esos acontecimientos y durante el segundo semestre de ese año, la Fuerza Aérea concluye la preparación de un sistema de tanques auxiliares, diseñado

y desarrollado por técnicos propios, a fin de ser instalados en el FH 227. Una vez concluido y probado el sistema fuimos invitados, los Consejeros del I.A.U, por el May. (Av.) Athos Pallas, Jefe del Grupo de Aviación Nº 4 de Transporte Aéreo, para ver cómo funcionaba el sistema. Tuvimos la oportunidad de apreciar algo innovador y comprobar la voluntad y el deseo de cumplir con la Misión cuando el Mando Superior la ordenara.

A mediados del mes de diciembre nos visita el Presidente del Instituto Antártico Chileno C/N Pedro Romero Julio con el fin de entablar relaciones con nuestro Instituto. Durante su estadía se realiza una reunión de trabajo en nuestra sede, durante la cual nos invita formalmente a realizar un reconocimiento de la Isla Rey Jorge y poniendo a nuestra disposición las instalaciones de la Base Tte. Marsh.

Después de despedir formalmente y agradeciendo su visita al Presidente del Instituto Antártico Chileno el Cnel. Hugo Ferreira, en presencia de los demás Consejeros y luego de intercambiar algunas ideas, dispone que al día siguiente consultemos al Cte. de la Fuerza Aérea sobre la posibilidad de utilizar el FH 227 572 a fin de realizar un vuelo a Isla Rey Jorge.

En las primeras horas de la mañana nos trasladamos al Comando de la Fuerza Aérea para solicitar una entrevista con el Tte. Gral. Manuel E. Buadas, quien nos recibe en su despacho.

Después de escuchar con atención nuestro planteamiento realizado en nombre del I.A.U su respuesta no se hizo esperar.

Aún teniendo conocimiento de que el avión estaba disponible, la Fuerza Aérea no iba a tomar unilateralmente la realización de ese vuelo.

Comprendiendo su posición, sin la aprobación de las otras Fuerzas y del Mando Superior de las FF.AA el avión no decola, lo consultamos sobre qué curso de acción nos aconsejaba.

El único camino posible era una consulta formal en la última reunión que quedaba por realizar, antes de fin de año, con el Sr. Presidente de la República.

Por tanto una vez informado de lo actuado ante el Cte. de la Fuerza Aérea el Cnel. Hugo Ferreira como Presidente del I.A.U decide remitir un oficio al MDN Dr. Alonso Leguisamo, el cual fue avalado por los Sres. Consejeros del I.A.U, solicitando la utilización del FH 227 para cumplir un vuelo a la Antártida. El oficio fue entregado en forma personal, quedando a la espera de la resolución.

La misma no se hizo esperar dado que el Sr. Ministro en consulta con el Presidente de la República, Tte. Gral. Gregorio Álvarez, decidió autorizar el vuelo, no sabemos el tenor de la

conversación pero sí sabemos que parte de sus palabras fueron "no quiero más planteamientos sobre este tema. Hace meses que deberían estar en la Antártida".

Una vez culminada la etapa administrativa, fuimos convocados por el Sr. Ministro a su despacho, al cual concurrimos acompañados por otros integrantes de la delegación. El Dr. Alonso Leguisamo nos recibió junto al Vice Ministro Dr. Héctor Frugone para despedirnos, desearnos suerte y nos entregó la cantidad de diez mil dólares (U$S) para solventar los gastos de la delegación dado que íbamos sin viáticos individuales. Agradecimos los buenos augurios y le aseguramos que a nuestro regreso nos presentaríamos para informarle el resultado de la misión dispuesta. Es necesario destacar que al regreso de la Antártida se devolvieron al Ministerio de Defensa (MDN) la suma de U$S 4500 (cuatro mil quinientos Dólares US).

Notas del capítulo 4

(21) OPERACIÓN ANTARKOS: MISIÓN CUMPLIDA, Autor: Cnel. (Av.) Roque Aita. Publicado en Revista EL SOLDADO Nº 178 de junio 2010 - (Centro Militar, Uruguay) páginas 3 a la 10. Versión digital en: http://es.scribd.com/doc/66568632/EL-SOLDADO-N%C2%BA-178-Junio-2010

CAPÍTULO 5
LA PREPARACIÓN
DE LA PRIMERA MISIÓN ANTÁRTICA

A efectos de instrumentar la operación planificada, el entonces Ministro de Defensa Nacional, Doctor Justo M. Alonso Leguísamo envió al Presidente del IAU, el Oficio Nº 124718 ([22]) con fecha 11 de enero de 1984, dando cuenta que "*Habiéndose autorizado por el Señor Presidente de la República la Misión Oficial al continente Antártico, solicitada por el Oficio Nº 96/983 de ese Instituto, tenga a bien disponer las coordinaciones del caso con el Comando General de la Fuerza Aérea a fin de realizar la tramitación de estilo*".

En base a esta disposición, el 19 de enero de 1984 ([23]), se convocó a una reunión del Consejo Directivo Permanente del Instituto Antártico Uruguayo en su antigua sede de la Av. 8 de octubre 3029, frente al Hospital Militar,

donde se elaboró el borrador de la contestación que se elevaría al Ministerio de Defensa, en relación a la ejecución de la "Primera Misión Antártica" de nuestro país, según lo autorizado por el Sr. Presidente de la República.

De esta reunión, surgió el Oficio Nº 02/984 ([24]) del Instituto Antártico Uruguayo al Ministro de Defensa Nacional, de fecha 19 de enero de 1984, donde se daba cuenta de lo siguiente:

Cúmpleme llevar a su conocimiento, referente a lo dispuesto en el Asunto Nº 124.718 de fecha 11 de enero de 1984, que el IAU ha realizado las coordinaciones dispuestas con el Comando General de la FAU con el siguiente resultado:

De acuerdo al contenido del oficio Nº 96/983 de este Instituto, referente al traslado en este vuelo de los dos científicos que participarán en la Próxima campaña de verano antártico chileno 1983/1984, señor

Mayor (MV) don Balbino ALVAREZ y el Señor Geólogo Nelson CORONEL se debe informar que: al haberse adelantado el viaje de los mismos a solicitud del Instituto Antártico Chileno por problemas organizativos, no se incluyen a los mismos en esta misión ya que las gestiones empezadas en los contactos mantenidos con la Fuerza Aérea Chilena respecto al establecimiento de las fechas en que sería posible la utilización de las instalaciones de la Base, la Fuerza Aérea Chilena determinó que sería posible entre el 25 de enero y el 05 de febrero de 1984, haciendo imposible de esta manera la transportación de los científicos en cuestión cómo se tenía programado y que era uno de los objetivos de esta misión del vuelo antártico.-

Originalmente se designaron a tres científicos en base al informe producido por el Señor Presidente del Instituto Antártico Chileno por el cuál se hacía saber que la

capacidad locativa en la Base Tte. MARSH era reducida; posteriormente y según lo informada por la Fuerza Aérea Chilena a su similar uruguaya, no sólo se cambió la fecha de recepción sino que se amplió además la capacidad locativa de la antedicha Base hasta un máximo de 25 plazas, lo que sumado a la capacidad ofrecida por la Fuerza Aérea Uruguaya, de 12 plazas en el transporte aéreo, induce a maximizar los resultados de la misión, para que la misma abarque cometidos científicos y políticos, integrando el vuelo con 9 plazas.-

En función de lo expuesto, este Instituto estima que al no poderse transportar a los científicos que originalmente se había establecido, en virtud de los problemas antes apuntados, la misión a cumplir se encuadra en el marco del Tratado Antártico y constituye el comienzo del desarrollo de efectivas actividades científicas en dicho continente, lo que aparejaría en definitiva

que el Uruguay se transformase en parte consultiva de aquel Tratado con todas las relevantes implicancias que ello supone para nuestra República.-

Por otra parte debe destacarse que en la misión, en virtud de ser la primera, y la relevancia internacional que a ella debe darse, estará representado el Instituto Antártico Uruguayo así como diversos campos científicos y técnicos como forma de exteriorizar y reafirmar el carácter científico y civil de la misión en los ámbitos internos e internacional.-

Por lo expuesto las plazas vacantes podrían ser cubiertas con el mayor número factible de científicos pertenecientes a las áreas específicas de tareas, a la par que, Miembros Delegados de los Ministerios con competencia en el Instituto.-

Es de destacar que las áreas cubiertas serían: Ciencias de la Tierra; Ciencias de la

Atmósfera y Ciencias Biológicas así como también dentro del área política lo serían un Delegado del Ministerio de Relaciones Exteriores y un Delegado por cada una de las Fuerzas y un Periodista (Delegado de la Dirección Nacional de Relaciones Públicas).

Cabe agregar que la realización de la Misión con las condiciones así establecidas, permitirá el cumplimiento simultáneamente con los siguientes objetivos: efectuar el vuelo entre nuestro país y la Antártida, poniendo a prueba los medios logísticos con que se cuenta para ella y demostrar la viabilidad de tal forma de comunicación transportar científicos y técnicos experimentando en materia de rápida y directa conducción de personas, materiales y carga desde nuestro país hacia la Antártida; realizar un reconocimiento logístico de la zona a visitar, a efectos de evaluar las áreas dónde eventualmente se podrían instalar Bases científicas, así como la factibili-

dad y requerimientos de éstas; entrar en relaciones e intercambios con aquellos estados que se hallan en la zona concreta que se visitará como forma de realizar contactos directos con ellos y eventualmente requerir su colaboración para la instalación de la Base Uruguaya.

A los efectos de complementar lo expuesto precedentemente, este Instituto propone integrar la mencionada misión de acuerdo al siguiente esquema:

1.-Jefe de misión y delegado I.A.U. Cnel.(Av.) Roque AITA.-

2.-Delegado Fuerza Aérea Cnel.(Nav.) Delco ALMADA.-

3.-Delegado Armada Nacional C/F (CG) Mario FONTANOT.-

4.-Delegado Ejército y Experto Logístico Tte. Cnel. Ornar PORCIUNCULA.-

5.-Experto en Biología Dr. Pedro DRA-

GONETTI.-

6.-Experto en Meteorología May. (Nav) Prof. Bernabé GADEA.-

7.-Experto en Geología Ing. Agr. Pedro OYHANTCABAL.

8.-Periodista (Representante DINARP) Lic. Manuel MÁRQUEZ

9.-Integrante del Grupo Jurídico del IAU Dr. Cap. (Eq.) Elías PUCEIR0.

El cumplimiento de la misión dentro de los parámetros referidos sería factible si se restara de la cantidad de U$S 200.000,00 (Doscientos mil dólares americanos), asignados para los programas de la República Oriental del Uruguay en las actividades antárticas a desarrollar en el curso del año 1984 - según lo resuelto en la Sesión Nº 111/983 de la Junta de Comandantes en Jefe actuando en Desarrollo de fecha 18 de agosto de 1983.-

Las erogaciones que generaría el cumplimiento de esta misión, con una duración de 7 días, en base a las coordinaciones efectuadas, se ajusta al siguiente detalle:

1.- Costo del combustible para el reabastecimiento en el trayecto desde la Base TTE. MARSH a Montevideo U$S 1.800,00 (mil ochocientos dólares americanos) a rendir cuentas,-

2.- Costo para viáticos por 5 tripulantes y 9 integrantes, Personal del Instituto Antártico (Total:14), a razón de U$S 60 diarios a cada uno, durante 7 días, serían U$S 5.880,00 (cinco mil ochocientos ochenta dólares americanos) a rendir cuentas.-

3.- Reserva para gastos imprevistos U$S 2.320,00 (dos mil trescientos veinte dólares americanos) a rendir cuentas.-

Costo total de la misión: U$S 10.000,00 (diez mil dólares americanos).-

En base a la recomendación del IAU, el 25 de enero de 1984, el Poder Ejecutivo emitió la Resolución Nº 61.786 (25) referida a la ejecución de la Campaña de Verano Antártico 1983-1984, que transcribimos:

Visto: los antecedentes por los que el Instituto Antártico Uruguayo informa de la invitación formulada por el Instituto Antártico Chileno, para que nuestro país participe en la Campaña de Verano Antártico 1983-1984.

Considerando: I) que el Instituto Antártico Uruguayo solicita se designen en Misión Oficial para asistir a la Campaña de Verano Antártico a la siguiente Delegación: Coronel (Av.) don Roque Aita como Jefe de Misión y Delegado del mencionado Instituto, Coronel (Nav.) don Delco N. Almada Delegado de la Fuerza Aérea Uruguaya, Capitán de Fragata (CG) don Mario Fontanot Delegado de la Armada Nacional, Teniente

Coronel don Omar Porciúncula Delegado del Ejército y Experto Logístico, Doctor Pedro Dragonetti Experto en Biología, Mayor (Nav.) don Bernabé Gadea Experto en Meteorología, Ingeniero Agrónomo Pedro Oyhantcabal Experto en Geología, Licenciado Manuel Márquez Periodista Representante de la Dirección Nacional de Relaciones Públicas (DINARP) Profesor Doctor Elías Puceiro integrante Jurídico del Instituto Antártico Uruguayo.

II) que la Misión a cumplir se encuadra en el marco del Tratado Antártico y constituye el comienzo del desarrollo de efectivas actividades científicas en dicho continente, lo que aparejará en definitiva que el Uruguay se transforme en Parte Consultiva de aquel tratado con todas las relevantes implicancias que ello supone para nuestra República. La Misión en sí tiene por objeto: efectuar el vuelo entre nuestro país y la Antártida poniendo a prueba los medios logís-

ticos con que se cuenta para ello y demostrar la viabilidad de tal forma de comunicación; realizar un reconocimiento logístico de la zona a visitar, a efectos de evaluar las áreas donde eventualmente se pondrían bases científicas así como la factibilidad y requerimientos de éstas; entrar en relaciones e intercambios con aquellos Estados que se hallan en la zona concreta que se visitará como forma de realizar contactos directos con ellos y eventualmente requerir su colaboración para la instalación de la base uruguaya. –

III) que el Comando General de la Fuerza Aérea designó a la tripulación que se hará cargo del traslado hasta la Base Teniente Marsh (Antártida) República de Chile de la Delegación del Instituto Antártico de nuestro país que estará integrada con los señores: Teniente Coronel (Av.) don Eduardo Aguirre, Piloto Principal, Teniente Coronel (Av.) don Jorge M. R. Méndez y Ma-

yor (Av.) don Roberto A. Pallas, Pilotos y Sargentos (AT) Arol Sánchez y Antonio Ferrari, ingenieros de Vuelos. -

IV) que la Junta de Comandantes en Jefe autoriza la concurrencia de la Delegación del Instituto Antártico Uruguayo y del Personal Superior de la Fuerza Aérea, a dicha Campaña.

V) que la Secretaría de Planeamiento Coordinación y Difusión otorgó el aval correspondiente y a lo establecido en el Decreto del Poder Ejecutivo Nº 503/981 de 2 de octubre de 1981.

Atento: a lo informado por las Direcciones Financiero Contable y Contabilidad del Ministerio de Defensa Nacional y a lo que determina el Artículo 115 de la Ley Nº 14.189 de 30 de abril de 1974. –

El Presidente de la República, Resuelve:

1º — Desígnense en Misión Oficial en la

Antártida a la Delegación del Instituto Antártico Uruguayo integrada con los señores Coronel (Av.) don Roque Aita como Jefe de Misión y Delegado del mencionado Instituto, Coronel (Nav.) don Delco N. Almada Delegado de la Fuerza Aérea Uruguaya, Capitán de Fragata (CG) don Mario Fontanot Delegado de la Armada Nacional, Teniente Coronel don Omar Porciúncula Delegado del Ejército y Experto Logístico, Doctor Pedro Dragonetti Experto en Biología, Mayor (Nav.) don Bernabé Gadea Experto en Meteorología, Ingeniero Agrónomo Pedro Oyhantcabal ([26]) Experto en Geología, Licenciado Manuel Márquez Periodista Representante de la Dirección Nacional de Relaciones Públicas (DINARP) y Profesor Doctor Elías Puceiro integrante Jurídico del Instituto Antártico Uruguayo y a la Tripulación de la Fuerza Aérea integrada con los señores Tenientes Coroneles (Av.) don Eduardo Aguirre, don Jorge M. R. Méndez y Mayor

(Av.) don Roberto A. Pallas y Sargentos (AT) Arol Sánchez y Antonio Ferrari, con el cometido de participar en la Campaña Verano Antártico Chileno 1983 - 1984, en el período comprendido entre el 25 de enero y el 5 de febrero de 1984.

2° - De acuerdo a lo que determina el Artículo 115 de la Ley N9 14.189 de 30 de abril de 1974, en el período que comprende la Misión Oficial confiada, abónese a los señores Oficiales Superiores, Jefes y Personal Subalterno designados además de sus sueldos y compensaciones el -100% de los mismos, que será atendido con cargo al Rubro 9.9.1 del Programa 1.01 del inciso 03 "Ministerio de Defensa Nacional".

3º - Asignase un viático diario de U$S 60,00 (sesenta dólares) a cada uno de los señores Oficiales Superiores, Jefes, Personal Subalterno y Civil, U$S 1.800,00 (un mil ochocientos dólares) por concepto de

costos de combustible y una partida de U$S 2.320,00 (dos mil trescientos veinte dólares) para atender los gastos que demande el cumplimiento de la Misión, cuyo importe en moneda Nacional planillará el Ministerio de Defensa Nocional con cargo al Rubro 9.2.2 del Programa t.01 del inciso 03.

4° - Por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores proporciónense los Pasaportes correspondientes.

Notas del Capítulo 5

(21) Oficio Nº 124718 A.h. Nº 088653 sellado Nº 00007 cuyo texto dice: Montevideo, enero 11 de 1984.-SEÑOR PRESIDENTE DEL INSTITUTO ANTARTICO URUGUAYO.-Habiéndose autorizado por el Señor Presidente de la República la Misión Oficial al continente Antártico, solicitada por el Oficio Nº 96/983 de ese Instituto, tenga a bien disponer las coordinaciones del caso con el Comando General de la Fuerza Aérea a fin de realizar la tramitación de estilo. A estos efectos se ha librado Oficio al Comando General de la Fuerza Aérea, adjuntando fotocopia del Oficio Nº 96/983 de ese Instituto. Saluda a usted atentamente; El Ministro de Defensa Nacional (Firmado) Doctor Justo M. Alonso Leguísamo.

(22) Ver Acta 88 del Consejo Directivo del IAU, (manuscrita) Versión

del Acta de la Sesión del 19/I/984 (Sellado Nº 00009), que dice: “Se debate el contenido del Oficio Nº 02/984 a ser elevado al Ministerio de Defensa, en referencia a la contestación que se dará con el resultado de las coordinaciones dispuestas entre el IAU y el Comando Gral de la Fuerza Aérea Uruguaya, como consecuencia de haber sido autorizada la Primer Misión Antártica de nuestro país, por el Sr. Presidente de la República”

(23) Oficio Nº 02/984 (E. c. Nº 328872) del Instituto Antártico Uruguayo al Ministro de Defensa Nacional, de fecha 19 de enero de 1984, que dice: “Cúmpleme llevar a su conocimiento, referente a lo dispuesto en el Asunto Nº 124.718 de fecha 11 de enero de 1984, que el IAU ha realizado las coordinaciones dispuestas con el Comando General de la FAU con el siguiente resultado:... Firmado por el Presidente Interino del Consejo Directivo del Instituto Antártico Uruguayo, Coronel Lirio ARNAUD.

(24) Campaña de Verano Antártico 1983-1984, RESOLUCIÓN Nº 61.786 de Ministerio de Defensa Nacional. Ministerio de Relaciones Exteriores. Ministerio de Economía y Finanzas. en Montevideo, 25 de enero de 1984. Publicada en el BOLETIN DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL Nº 8007 (Año LII – Tomo CLXXXII – Montevideo, 3 de febrero de 1984) Páginas 509 a 511, -MISIONES OFICIALES, En la Antártida, Delegación del I.A.U. integrada por Ofles. Superiores y Jefes que cita. (8405832). Firmado por Tte. Gral. GREGORIO C. ALVAREZ. — Dr. Justo M. Alonso Leguisamo. — Dr. Carlos A. Maeso. — Ing. Alejandro Végh Villegas.

(25) Ver Expediente 84-0940-4 Tema 155 campo 1 OYHANTCABAL PEDRO, Campo 2 IAU 12/84, Campo 3 IAU, Campo 4: DEFECCION DE MISION ANTARTICA. Microfilmado – Ministerio de Defensa Nacional, División Registro de Trámite y Archivo (76209 (02117) DSC/RTA HM/htm, 7feb1984 Entrada 35977



El avión FAU 572, exhibido en la Base Aérea Nº 1.
En el monolito dice:

Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346

En reconocimiento a las aeronaves, tripulaciones y personal técnico de la Fuerza Aérea Uruguaya que han hecho posible la presencia de Uruguay en la Antártida.

Marzo 2003.

CAPÍTULO 6

EL ALISTAMIENTO DEL AVIÓN

La preparación del avión que transportaría a la Primera Misión Antártica, fue un asunto que insumió mucho esfuerzo.

Al respecto, debemos destacar un muy completo trabajo de investigación realizado por el Mayor (Av.) Leonardo Cortés, titulado "*EL FAU 572, UN HITO DE LA FUERZA AEREA URUGUAYA*" ([27]), que relata toda la historia de esta aeronave desde que fuera adquirida por nuestro país, hasta su desactivación y posterior reacondicionamiento para exhibirlo como pieza de museo en la Base Aérea 1. De este trabajo extraemos algunos fragmentos de interés para el tema que nos ocupa, los que transcribimos a continuación:

El día 30 de abril de 1981, El Coronel (Av.) Roque Aita participó de una conversa-

ción en el despacho del flamante Jefe del Grupo de Aviación Nº 4 (Transporte), el entonces May. (Av.) A. Pallas (quien estaba cumpliendo años) en la cual éste último se comprometió: "a tratar de ir a la Antártida; de que el Grupo 4 fuera a la Antártida". En el despacho se encontraba también, el Jefe de Grupo saliente, el entonces May. (Av.) J. Méndez.

En 1982, se llevó a cabo por parte de una Comisión del IAU, un estudio de apreciación de situación. El mismo tenía la finalidad de evaluar la instalación de una Base Antártica; el desarrollo de una Campaña de Verano Antártica; y el empleo del medio aéreo en operaciones de apoyo logístico.

Es así que de dicho estudio surgen dos cursos de acción: la adquisición de un rompe hielos por parte de la Armada Nacional y la adquisición de un avión C-130 Hércu-

les, por parte de Fuerza Aérea. El costo aproximado de éste último era de U$S 10.000.000. El elevado costo de la propuesta determinó que no fuera viable el emprendimiento.

El Coronel (Av.) R. Aita, quien integraba el Instituto Antártico Uruguayo junto al Cnel. (NDR) J. Braun (como representantes de la Fuerza Aérea), le ofreció al May. (Av.) A. Pallas pasar a integrar una comisión asesora de dicho Instituto en el área transporte aéreo. Al aceptar el ofrecimiento, éste solicitó que le facilitaran el estudio de estado mayor que se había realizado en el área de Fuerza Aérea, para analizarlo y plantear alternativas a los cursos de acción del mismo.

Luego de varias reuniones, la Fuerza Aérea planteó un curso de acción alternativo, que consistía en la utilización de un avión FH-227D para realizar la misión a la

Antártida, como resultado de los estudios de factibilidad realizados sobre el empleo de éste tipo de avión como medio aéreo a utilizar. Este informe fue elevado a través de los mandos correspondientes de la Fuerza Aérea y por último, el entonces Señor Comandante en Jefe, Tte. Gral. (Av.) Manuel Buadas, lo elevó al I.A.U.

¿Por qué utilizar el FH-227D para la misión?: Era el avión más completo en ese momento. Tenía planta de poder auxiliar, puerta de carga, entre otras características; pero también necesitaba recibir ciertas modificaciones, como la colocación de tanques auxiliares de combustible.

Más tarde se desarrolló una reunión con el Jefe del Estado Mayor Personal del ESMACO (Estado Mayor Conjunto) y un grupo de Señores Oficiales Superiores de la Armada y del Ejército. Por parte de la Fuerza Aérea, los presentes eran: el Coronel

(Av.) R. Aita, el Cnel (Av.) J. Braun y el May. (Av.) A. Pallas. Este último realizó la descripción, del curso de acción alternativo sugerido por parte de nuestra Fuerza. Dicho curso alternativo fue recibido, estudiado y aprobado por los mandos de la época y dándole luz verde al primer proyecto…

…

Comenzaron los estudios sobre las necesidades de modificaciones que necesitaba el avión, tanto en su estructura como en el equipamiento; al igual que se comenzaron a desarrollar los entrenamientos de vuelo correspondientes para desarrollar operaciones en pistas semi preparadas.

Dado que en nuestra Fuerza no existían registros, cartas, ni información sobre la operación en la Antártida, se enviaron solicitudes a las Fuerzas Aéreas de Argentina y Chile, para que éstas asesoren a la nuestra en todo lo referente a la operación en el

continente helado. Era necesario nutrirse de la experiencia que tenían ambos países en cuanto a los lugares de operación, las características de las pistas, etc.

La que contestó a los requerimientos antes mencionados fue la Fuerza Aérea de Chile (FACH).

En el mes de Enero de 1983, el Jefe del Grupo de Aviación N° 4 (Transporte) May. (Av.) A. Pallas y el Jefe de Operaciones del Regimiento Táctico N° 1, May. (Av.) A. Pereyra, fueron invitados por parte de la Fuerza Aérea Chilena a realizar una visita de exploración a la Base Aérea Tte. Rodolfo Marsh ubicada en la Isla Rey Jorge.

El resultado de dicha visita fue altamente positivo; ya que se vio de primera mano el lugar de operación, sus instalaciones, la pista de aterrizaje (la cual la caminaron en forma completa), Pudieron además, sobrevolar la zona en helicóptero y en

un avión Twin Otter, para adquirir una visión precisa del área.

… Se determinó que el avión debía ser equipado con los siguientes equipos electrónicos: un Omega conectado al piloto automático y al director de vuelo, un radio altímetro, una Baliza de Impacto y también un equipo de VHF de frecuencia naval. Luego de realizar los estudios y procesos de compra de los mismos, éstos fueron instalados en dicho avión.

El otro aspecto de vital importancia para poder desarrollar la misión en forma más segura (minimizando el uso de un punto de no retorno, en el tramo de vuelo entre Punta Arenas y la Isla Rey Jorge), era el equipar al avión con tanques auxiliares de combustible. Es así que en este aspecto se trabajó en forma coordinada entre el Grupo de Aviación Nº 4 (Transporte) y la BMA.



Vista del interior del avión FAU 572, con los tanques de combustible suplementarios que se le habían adaptado

Cabe mencionar que se le habían asignado una suma de $ 30.000 (pesos uruguayos) al BMA para que llevara a cabo la modificación e instalación de los tanques auxiliares de combustible.

…así que surgió una simple pero muy original idea del entonces Mayor (Av.) A. Míguez, quien prestaba servicios en la BMA. Él propuso la utilización de tanques de combustible de aviones C-47 (de los

cuales habían gran número en los depósitos), apoyados sobre cunas de madera. Esta idea fue estudiada, analizada y finalmente aprobada por el departamento de Ingeniería de la BMA, con lo cual se comenzaron los trabajos en el FAU 572. ...

El otro aspecto fundamental era la capacitación de las tripulaciones. Es así que las mismas comenzaron a operar en aeródromos como: Carmelo, La Calera y la Escuela Militar de Aeronáutica. Allí simulaban la operación en pistas semi-preparadas y de dimensiones similares a las de la Base Aérea Tte. Rodolfo Marsh.

También realizaron vuelos de máxima autonomía sobre el territorio nacional, con el fin de realizar cálculos precisos combustible. Este tipo de operación iba a implicar el llevar a los limites tanto al avión, como a sus tripulantes, según lo expresara el Cnel. (Av.) A. Pallas.

La meteorología en la Antártida era muy cambiante y adversa; lo que resultaba en que se tuviesen que realizar aproximaciones instrumentales. Por tal motivo, se realizaba entrenamiento de vuelo de aproximaciones instrumentales similares a las de la Antártida, en la Isla de Flores…

Complementando los testimonios sobre este período, mencionamos una anotación del informe del biólogo Carlos Martínez ([28]), que estaba participando de la 19ª campaña antártica chilena del INACH, invitado como parte de las actividades que el IAU se había propuesto de enviar científicos a las bases antárticas de países amigos, quien estuvo de visita en la Base Marsh, cuando los pilotos uruguayos hacían los reconocimientos de la Isla Rey Jorge, escribiendo en el informe que presentara al IAU: *"27 de enero:,- Llegada a Base Marsh. Se establece contacto con los Sres. Pilotos de la Fuerza Aérea uruguaya Pallas y Pereira, que llegan ese mismo día en viaje de entrenamiento".*

Notas del Capítulo 6

(21) El FAU 572 "UN HITO DE LA FUERZA AEREA URUGUAYA", trabajo de investigación realizado por el Mayor (Av.) Leonardo Cortés (2013) publicado por el Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346, en versión digital en PDF, que puede descargarse de: www.grupo346.com.uy/boletin/comunes/El_FAU_572.pdf

(22) INFORME DE MISION OFICIAL del Lic. Carlos M. Martínez López: PARTICIPACION EN LA 19ª. EXPEDICION ANTARTICA DEL INACH (CHILE), del 18 DE ENERO AL 20 DE FEBRERO DE 1983. Original existente en el Archivo del IAU (registro 3828).



La tripulación del FAU 572

Tte. Cnel. Av. Eduardo Aguirre; Tte. Cnel. Av. Jorge Mendez; May. Av. Roberto Pallas; Sgto. AT Arol Sanchez; Sgto. AT. Antonio Ferrari

CAPÍTULO 7

EL PRIMER VUELO ANTARTICO: CRÓNICA DEL CNEL (AV) E. AGUIRRE

Fuente: http://www.pilotoviejo.com/memoriaseaantartida.htm

En 2004, al cumplirse 20 años de la Primera Misión Antártica Uruguaya, el Coronel (Av) Eduardo Aguirre escribió esta crónica ([29]) que transcribimos

Estoy casi seguro que se podría elegir una mañana del mes de mayo de 1982, durante la cual se realizó una reunión informal en la Brigada Aérea I, como el punto inicial para el comienzo de la génesis de la primer misión a la Antártida de la Fuerza Aérea. A partir de ese momento, es cuando se vislumbra finalmente la concreción de un sueño visionario que había comenzado allá por 1964 con algunos proyectos; renovados con insistencia cada tanto, pero que siempre fueron rechazados con frialdad y hasta burlas; que ya por ese entonces comprobaban

la factibilidad; y aún más la imperiosa necesidad; de volar hacia la Antártida.

Fue a partir de ese trivial instante perdido en el suceder de los acontecimientos, que comenzaron los interminables trámites burocráticos administrativos; algunos muy necesarios y otros no tanto, pero, imprescindibles todos para lograr los objetivos propuestos y especialmente para convencer a los indiferentes y los apáticos de siempre.

Se realizaron Estudios de Estado Mayor, de Diseño, de Factibilidad, de Construcción y de Costos, que culminaron con la decisión de preparar un Fairchild FH-227D para apoyar al Instituto Antártico Uruguayo.

Luego de la esperada "Luz Verde", desde el propio Comandante en Jefe emanaron las dos únicas, pero importantes, limitaciones que le fueron impuestas a la misión: la primera era que las tareas a realizar no podían generar costos y la segunda fue que se debería observar la

máxima seguridad en la operación.

Para cumplir con la primera, solo se requería emplear mucha imaginación, inventiva e ingenio y para la segunda, no teníamos ningún inconveniente en cumplirla, ya que éramos muy buenos profesionales. Pero además teníamos todos bastante experiencia en volar en zonas frías, ya que habíamos realizado vuelos por la ruta del Atlántico Norte, es decir habíamos ido y regresado hasta Holanda, en los F-27, haciendo escalas en Groenlandia, Islandia y el Labrador en Canadá y sabíamos lo que se requería.

Ante un futuro que se veía tan cautivante, se puso en marcha voluntariamente un ánimo decidido que logra imponerse a los burócratas, los quejumbrosos, a los temerosos y displicentes de toda hora, que empuja a toda potencia los diseños y trabajos para modificar y adaptar al avión seleccionado, que fue el Fairchild FH-227D matricula 572 del Grupo de Aviación Nº 4 Transporte.

Los puntos más importantes a desarrollar fueron; un sistema de tanques "ferry" internos que aumentaron la capacidad de combustible en 4000 libras, se llevó la capacidad de 9000 a 13000 libras, por lo que se dispuso de una autonomía de 7 horas de vuelo. Esa autonomía eliminaba la condición de tener que planificar los vuelos utilizando un "punto de no retorno" y permitiría ir hasta la Isla Rey Jorge, hacer una aproximación, regresar a Punta Arenas, hacer una aproximación, volar hasta el aeródromo de alternado en Río Gallegos, hacer una aproximación y en la teoría el combustible se terminaría después de la arremetida, pero esa condición tan desastrosa de errar 3 aproximaciones era imposible que se diera, pero igual se previó. Luego se instaló el sistema de navegación Omega LTN-211, interconectado al piloto automático y al Director de Vuelo; además un radio altímetro Collins ALT-55 y se le agregó entre los equipos de comunicaciones, una radio de VHF de frecuencia naval.

Es interesante conocer algo de la historia de la invención y construcción de estos tanques de combustible auxiliares. Estaba todo realizado con partes del sistema de combustible de los viejos y honorables C-47, ya dados de baja.

Se encontraba conformado por tres tanques e impulsado por dos bombas eléctricas, todo incluido dentro de la bodega de carga. Finalmente se conectaba al sistema normal del avión, después de atravesar la parte presurizada a través de una pieza en T, hasta donde estaba la unión del punto de carga único. Todo el sistema fue inventado y realizado por los ingenieros y los técnicos del Servicio de Mantenimiento. Como pueden imaginarse al ser confeccionado con partes de un avión que ya no se encontraba en actividad y con mucho de ingenio, su costo fue cero, cumpliéndose así con las premisas restrictivas y le permitía al avión aumentar en dos horas más su autonomía.

Durante los vuelos de prueba se consta-

taron algunos problemas menores que fueron rápidamente solucionados, como adaptar tubos de venteo y drenaje, pero lo más importante que se comprobó era que, con las dos bombas eléctricas funcionando, el trasvase superaba el consumo del avión y recompletaba los tanques principales colocados en las alas; con una sola bomba la cantidad trasvasada era igual al consumo, pero sin ninguna bomba funcionando, la propia presión del sistema de presurización hacía que igual subiera el combustible, pero en una cantidad algo menor al consumo de los motores, que era de 1800 libras por hora. Por lo tanto era tan seguro que, como decía un ingeniero de vuelo, el "Bayano" Sánchez –"Esto es tan bueno que funciona hasta apagado."

A los posibles integrantes de las tripulaciones se le dictaron cursos informativos sobre astronomía polar, sobrevivencia en zonas heladas, uso de equipo polar personal y manejo de las balsas salvavidas; se buscó y se recopiló información aeronáutica y geográfica y final-

mente el entrenamiento de vuelo fue desarrollado por operaciones del Grupo 4, preparando las tripulaciones para el cumplimiento de la misión.

De toda esta etapa se sacó una conclusión importante; el tiempo de sobrevivencia en el mar, con el cuerpo mojado, era de 2 a 3 minutos, por lo cual se solucionó un problema, en caso de amaraje... no había que preocuparse.

Con todo pronto quedamos a la espera, y finalmente apareció la resolución Nº 61.786 del 25 de enero de 1984, que fue la que le dio un marco legal a la primera misión del Uruguay al Territorio Antártico.

Con las primeras luces de la mañana del 27 de enero de 1984, decolamos con el FAU 572 de la pista 06 del aeropuerto de Carrasco a las 0605 y pusimos rumbo a Santiago de Chile, primera parte de la misión.

Cuando entramos en la cabina, entre los tres pilotos, cumplimos con el conocido ritual de dividirnos el vuelo con el típico sorteo poniendo

papelitos en un gorro. Yo haría la primer etapa, la segunda la realizaría Méndez y la tercera Pallas y así seguiríamos rotándonos sucesivamente.

En el edificio de operaciones quedaron varios amigos que vinieron a despedirnos y desearnos suerte en el vuelo, pese a la tan temprana hora.

Nivelado y sobre la vertical de Ezeiza se nos presentó el primer inconveniente, la computadora del equipo Omega comienza a dar una alerta de mal funcionamiento, consultamos en el manual el código de error y su respuesta fue clara, se requiere su cambio. Por suerte habíamos traído una de repuesto que es sustituida en vuelo, reprogramándose, lo que nos permitió continuar volando y recibiendo la información sin más inconvenientes.

Luego de realizar el ya familiar procedimiento de aproximación por instrumentos que nos lleva por alrededor de un cerro y luego du-

rante el tránsito estar atento a la torre del gasómetro, aterrizamos en el aeropuerto de Los Cerrillos a las 10.45, luego de 4 horas y 49 minutos de vuelo directo desde Montevideo.

Algunos pilotos del Grupo 10 de la Fuerza Aérea Chilena nos esperaban para brindarnos las últimas informaciones sobre el destino final. Sobre todo lo referente al estado actual de la pista, algunas condiciones meteorológicas especiales, típicas del lugar, extrañas para nosotros, pero habituales para la zona y las ayudas electrónicas de tierra disponibles en el momento.

El 28 de enero a las 08.40 decolamos de Santiago hacia nuestro próximo destino el aeropuerto de Punta Arenas, donde tomaríamos la decisión final.

Elegimos para esta parte del vuelo; que se realizó en su totalidad sobre la cordillera de los Andes, atravesándola de norte a sur; el nivel de vuelo 200 y luego el de 210, asegurándonos la máxima autonomía y una adecuada velo-

cidad de crucero.

Pese a volar siempre sobre la cordillera, todo se desarrollaba sin inconvenientes, pero ya próximos al bloqueo del lateral del radio faro de Lago Argentino, mientras estábamos sobrevolando un frente frío, pero manteniéndonos en condiciones VMC (condiciones meteorológicas visuales) sobre el tope de las nubes, una turbulencia moderada rompió la monotonía del vuelo, turbulencia de aire claro producto del frente o de las montañas, breve, seca, pero lo suficientemente fuerte para recordarnos la realidad del vuelo... y que tuviéramos cuidado con la bombilla y el agua caliente al cebar.

Aun sobre la cordillera, volando a nivel 210 y ya acercándonos a Tierra del Fuego, comenzamos a notar un enrarecimiento de la atmósfera, lo que es acusado por una disminución de la velocidad indicada y una leve pérdida de efectividad de los comandos, ante lo cual decidimos descender a nivel 190.

A las 14.15 luego de seis horas y once minutos aterrizamos en el aeropuerto "Presidente Carlos Ibáñez del Campo" en Punta Arenas, realizando una panorámica recta final, vectoreados por el radar, sobre el Estrecho de Magallanes y con un viento arrachado de entre 40 a 45 nudos, normales para esa ciudad.

Luego de recibir la información meteorológica, establecimos por intermedio de la radio de HF del avión comunicación con el predictor meteorológico ubicado en la Base Marsh en la Antártida, quien, dadas las condiciones imperantes recomienda que es posible aprovechar ese momento para cruzar.

La decisión la tomamos entre los tres pilotos, vamos a proseguir el vuelo basados en los informes favorables de los meteorólogos de Punta Arenas, coincidentes con el de la Base Marsh y lo que pudimos apreciar en la foto que envió el satélite meteorológico GOES 8.

La situación que se nos presenta es la de

un centro de baja presión que se encuentra ubicado sobre el canal de Beagle, produciendo nevadas en Ushuaia, con formación de hielo y turbulencia moderada, pero que está desplazándose lentamente hacia el Este. Entonces tomamos la decisión: decolamos.

Dejamos la pista a las 16.16 con destino al territorio insular antártico. En la trepada empezamos a tener formación de hielo y comenzamos a activar los sistemas de deshielo y antihielo.

Por entre las nubes alcanzamos a divisar un paisaje entre desolador e impresionante, grandes montañas con nieve, glaciares que desembocan en el mar, bosques de altas coníferas y ningún signo de vida. Son las estribaciones de la Tierra del Fuego, es el final de América. Estamos atravesando "el fin del mundo".

Inconscientemente sentimos que la tensión aumenta y recurrimos a un viejo recurso, hablar por radio, sintonizamos a CXJ; la esta-

ción del control de vuelos de la Base 1; y la voz clara y segura del operador nos responde enseguida, le informamos del cruce, la condición de vuelo y nuestra estima, la tensión va disminuyendo y el ingeniero sobrante comienza una nueva ronda de mate bien caliente.

Al llegar al nivel de vuelo 170 estamos en condiciones VMC (condiciones meteorológicas visuales), entre dos capas de nubes, decidimos mantenernos ahí, el centro de baja presión va quedando por debajo, atrás y hacia la izquierda de la ruta. Las características meteorológicas del área, indudablemente, difieren bastante de las habituales para nuestras latitudes.

El sistema de navegación Omega nos permite conocer con exactitud nuestra posición en todo momento y da precisión a nuestros reportes. Lateral las islas del Cabo de Hornos el ingeniero de vuelo que atendía el trasvase de combustible nos avisa que la bomba de combustible Nº 2 del sistema ferry ha dejado de

funcionar. Ambos Suboficiales ingenieros de vuelo prestamente la desmontan, desarman y se ingenian para repararla con algún material improvisado. Luego de armada la prueban en vacío: funciona. La instalan nuevamente y se comprueba que la falla ha sido subsanada, solo treinta y cinco minutos pasaron desde que se produjo el inconveniente hasta su nueva puesta en funcionamiento, nos reímos y les comentamos a los ingenieros acerca de su celeridad y eficiencia y dado que son tan capaces, aprovechen sus conocimientos para calentar el agua y comiencen una ronda de mate para todos ya que el que teníamos se había enfriado.

A las 170 millas náuticas de distancia el radar de abordo mapea las islas de la península antártica, primero la Elefante y luego la Rey Jorge, que es nuestro destino. Más cerca, próximos a la isla aparecen en el radar unos puntos y luego de unos minutos los alcanzamos a identificar, son inmensos témpanos flotando el mar.

El control de área de Marsh nos informa que las condiciones meteorológicas están empeorando rápidamente. Situación que también aprendimos ocurre normalmente en la zona, dejando desairadas todas las previsiones. El techo ha bajado a los mínimos, pero la visibilidad aún se mantiene bastante aceptable. Nos preparamos para efectuar una aproximación por VOR (radio faro de muy alta frecuencia) para la pista 11, 30 millas afuera comenzamos el descenso y pronto estuvimos en condiciones IMC (condiciones meteorológicas de instrumentos).

Nos acercamos y los minutos pasaban cada vez más lentos, en forma directa nos colocamos en la radial de acercamiento y entramos en la aproximación final, las nubes comienzan a quebrarse a los 500 pies de radio altímetro, que sube y baja cada vez que pasa por encima de los grandes témpanos. Luego vemos el reflejo de la luz en blanco y azul sobre esos grandes trozos de hielo flotantes de diferente tamaño que aparecen en el mar. Pese a la tensión del

momento, igual todos aprovechamos para tomar fotos de la aproximación y de la isla que se acerca entre nubes. Ahora debajo nuestro solo pequeños témpanos y un mar grueso, encrespado y de color azul grisáceo. Los pingüinos parados sobre los hielos flotantes parecen levantar la cabeza para mirarnos pasar. Estamos llegando. Entre los jirones de nubes cargadas de nieve que se pega y corre sobre el parabrisas, aparece una mancha de forma rectangular de color marrón, marcada adelante por el parpadeo de las luces estroboscópicas, grandes paneles de color naranja indican la cabecera. Está colocada arriba de una barranca de unos 30 metros que cae a plomo sobre el mar.

¡Pista a la vista!. Pallas, que venía "metido dentro del Director de Vuelo" realizando la aproximación, levantó la vista y confirmó: -"Pista a la vista". -"Terminado el control para aterrizar"- avisó el ingeniero de vuelo. –"Velocidades de aterrizaje: 110 y 85".

Alguien comenta – "Pero... parece un portaaviones".

Nos preparamos para aterrizar, el viento era de los 080º de 20 a 25 nudos, descendemos más y cruzamos rozando el acantilado y el radio altímetro sube de un salto mostrando la altura, ahí mismo empieza… está la cabecera, cortamos todo y el avión toca el suelo rugoso de la pista de piedra compactada.

- ¡Frenos y paso de hélice a cero grado! ¡Flaps subiendo a 16 y 1/2!... La carrera de aterrizaje es corta, solamente unos 400 mts. El avión se detiene.

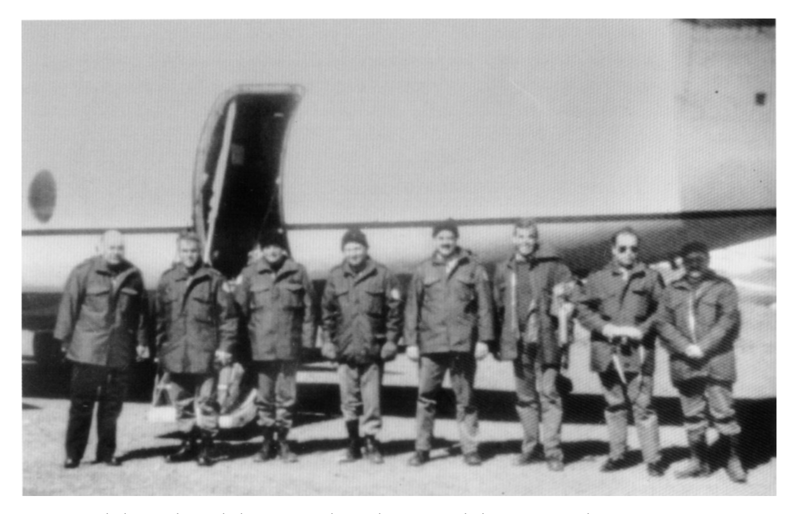
Son las 19.35 del 28 de enero de 1984. ¡Uruguay ha llegado a la Antártida!

Notas del Capítulo 7

(21) El primer vuelo a la Antártida: Crónica del Cnel (Av) Eduardo Aguirre, publicado en Internet en www.pilotoviejo.com/memoriaseaantartida.htm con redacción y fotografías de Eduardo Aguirre (2004)



El logo de la Primera Misión Antártica Uruguaya que aterrizara en la isla Rey Jorge, el 28 de enero de 1984



La delegación del IAU en la Primera Misión Antártica Uruguaya.

De izquierda a derecha: Cnel R. Aíta; Cnel D. Almada; CF(CG) M. Fontanot; Cnel O. Porciúncula; May (Nav) B. Gadea; Lic M. Márquez; Dr. J. Dragonetti; Dr. E. Puceiro.



La delegación completa, antes de partir de la Base Aérea Nº 1

De izquierda a derecha: Cnel. (Av.) Roque Aita, Cnel. (Nav.) Delco Almada, C/F (CG) Mario Fontanot, Tte. Cnel. Omar Porciúncula, May (Nav) Bernabé Gadea, Dr. Pedro Dragonetti, Dr. Don Elías Puceiro, Lic Christian Márquez; La Tripulación: Tte. Cnel. Av. Eduardo Aguirre; Tte. Cnel. Av. Jorge Mendez; May. Av. Roberto Pallas; Sgto. AT Arol Sanchez; Sgto. AT. Antonio Ferrari



Croquis del itinerario del vuelo del FAU 572, despegando de Montevideo, arribando a Santiago, luego a Punta Arenas, Isla Rey Jorge, regresando a Punta Arenas y desde allí, directamente a Montevideo.

CAPÍTULO 8
"NUESTRA PROYECCIÓN AL SUR", CRÓNICA DEL CNEL (NAV) B. GADEA

Fragmento de una nota escrita por el Cnel (Nav) Bernabé Gadea, publicada en la Revista El Soldado Nº 123 de agosto 1999.

En la madrugada del viernes 27 de enero de 1984 la pista de la Brigada Aérea Nº 1 está todavía sumida en la oscuridad.

Un observador cuidadoso hubiera notado algo fuera de lo común en la nariz del bimotor Fairchild Nº 572 posado en la loza de cemento; un logotipo circular pintado sobre azul y blanco con una leyenda en la orla que decía: Primera Misión Antártica Uruguaya I.A.U. y en el centro, un dibujo representando a un pingüino apretando la Bandera Uruguaya contra sí mismo, sobre un avión que sonriente lleva el distintivo FAU-572.

Mientras se producen los primeros resplandores del alba miembros de la tripulación se dedican a ajustar los últimos detalles para reducir las sorpresas de algún imponderable.

La aeronave ha sufrido modificaciones para enfrentar condiciones marcadamente distintas y adversas.

El fuselaje del mismo alberga tanques auxiliares de combustible que le van a permitir aumentar la autonomía de vuelo de las casi 5 horas normales a 8 horas.

Todo el sistema de reaprovisionamiento interno ha sido diseñado y llevado a cabo por ingenieros y técnicos de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Nuestra primera etapa en recorrida hacia el sur nos indica una escala en Santiago de Chile donde se realizan contactos de importancia con autoridades del Instituto Antártico Chileno, organismo que ha invitado al equipo de técnicos uruguayos a participar en la campaña de

verano antártico en la base Tte. Rodolfo Marsh, establecida en la Isla Rey Jorge, en el cinturón isleño conocido por Shetland del Sur al borde del casquete antártico.

A la hora fijada para la partida, los equipajes ya están a bordo, conteniendo los equipos de ropa invernal vitales para la supervivencia en las regiones antárticas.

Entre nosotros viajan varios integrantes de la misión que tienen experiencias de estadía en el mencionado continente.

Nuestro grupo está constituido de forma bien diferenciada.

La tripulación que tiene como misión vital el traslado y aterrizaje en la Antártida, algo nunca intentado por piloto alguno de nuestro país, la misma está compuesta por el Tte. Cnel. (Av.) don Eduardo Aguirre como piloto comandante; el Tte. Cnel. (Av.) don Jorge Méndez y el Mayor (Av.) don Roberto Pallas, como pilotos; y los Sgtos. (AT) Arol Sánchez y Antonio Ferrari

como ingenieros de vuelo y encargados directos de garantizar los más mínimos detalles del buen funcionamiento de la aeronave.

Como Jefe de Misión y delegado del Instituto Antártico Uruguayo va el Cnel. (Av.) don Roque Aita, la misma persona que dos décadas atrás elevara a sus superiores un proyecto de vuelo cuidadosamente elaborado en el cual probaba la factibilidad de una misión aérea a la Antártida; el Cnel. (Nav.) don Delco Almada, delegado de la Fuerza Aérea Uruguaya; el Capitán de Fragata (C.G) don Mario Fontanot, delegado de la Armada Nacional y oficial de vasta experiencia de temas antárticos, con largas travesías en las heladas aguas a bordo del buque "Endurance" de la Marina Real Británica; el Tte. Cnel. don Omar Porciúncula, delegado del Ejército y especialista en Logística Antártica; el Dr. Veterinario don Pedro Dragonetti, profesor de la Facultad de Veterinaria y especialista en Krill; el Dr. Don Elías Puceiro, profesor de Derecho Internacional Público y Asesor Jurídico del Insti-

tuto Antártico Uruguayo; el Licenciado Christian Márquez (periodista) y el autor, Mayor B. Gadea.

Trece hombres en total, lo cual demuestra la inmunidad de la superstición de quienes programaron el viaje y deberán convivir y trabajar en condiciones no experimentadas todavía por uruguayos, los cuales se han impuesto la misión con el férreo entusiasmo que deriva de una verdadera vocación para llevar adelante una expedición inédita que alberga potencialidades insospechadas.

LA FUERZA AEREA URUGUAYA EN LA ANTARTIDA

La resolución Nº 61.786 de fecha 25 de enero de 1984 da el marco jurídico a la primera Misión Oficial en territorio Antártico. Con las primeras luces, el 27 de enero de 1984 el Fairchild FH-227 D FAU 572 despega sus ruedas de la pista a las 6:05 local y pone proa a Santiago de Chile.

Nivelado y sobre la vertical de Ezeiza se presenta la primera falla, se cuenta con el repuesto adecuado. La computadora del equipo Omega es cambiada en vuelo, reprogramándose, se pudo continuar volando y recibiendo la información sin inconvenientes.

Se aterriza en el Aeropuerto de Cerrillos a las 10:45 local, luego de 4 horas y 49 minutos de vuelo.

El 28 de enero a las 08:04 local decola del Aeropuerto de los Cerrillos con destino al Aeropuerto de Punta Arenas. Se elige el nivel de vuelo 200 y posteriormente 210. Con ello se asegura la máxima autonomía y una adecuada velocidad de crucero del avión. La ruta se realiza sin inconvenientes. Próximo al Lago Argentino y sobre territorio argentino, sobrevolando un frente frío en condiciones visuales de turbulencia moderada, rompe la monotonía del vuelo. Turbulencia de aire claro, breve, pero lo suficientemente enérgica para recordar a la tripula-

ción que la misión era una realidad.

Próximo a Punta Arenas y volando a nivel 210 se comienza a notar un enrarecimiento de la atmósfera lo que es causado por una disminución de velocidad indicada y una leve pérdida de efectividad de comando ante lo cual se solicita cambio de nivel para uno inferior. A las 14:15 luego de 6 horas 11 minutos, aterriza en el Aeropuerto "Presidente Carlos Ibáñez del Campo" de Punta Arenas. Luego de recibir información meteorológica, se establece por intermedio de radio del avión, comunicación con el predictor de la Base Aérea Tte. Marsh el que aconseja realizar la travesía ese mismo día.

La decisión del Comandante de la Aeronave es proseguir el vuelo basado en los informes favorables del meteorologista de Punta Arenas y el de la Base Marsh.

Un centro de baja presión se encuentra sobre el canal del Beagle produciendo nevadas en Ushuaia, formación de hielo. Los nervios au-

mentan, se recurre a un viejo recurso. Hablar por radio. Sintonizamos CXJ y la voz clara y segura del operador nos contesta. Le informamos que comenzamos a cruzar el estrecho del Drake. La tensión va disminuyendo, y la voz amiga de CXJ ha obrado el milagro.

Al llegar al nivel de vuelo de 170 estamos en condiciones visuales entre nubes, el centro de baja presión queda debajo del nivel de vuelo del avión y levemente a la izquierda de la ruta. Las características meteorológicas del área difieren de la habitual para nuestras latitudes. La Bandera Uruguaya está llegando, entre las nubes aparece una mancha marrón y el parpadeo de luces estroboscópicas.

La tripulación se prepara para la última parte del vuelo, el aterrizaje.

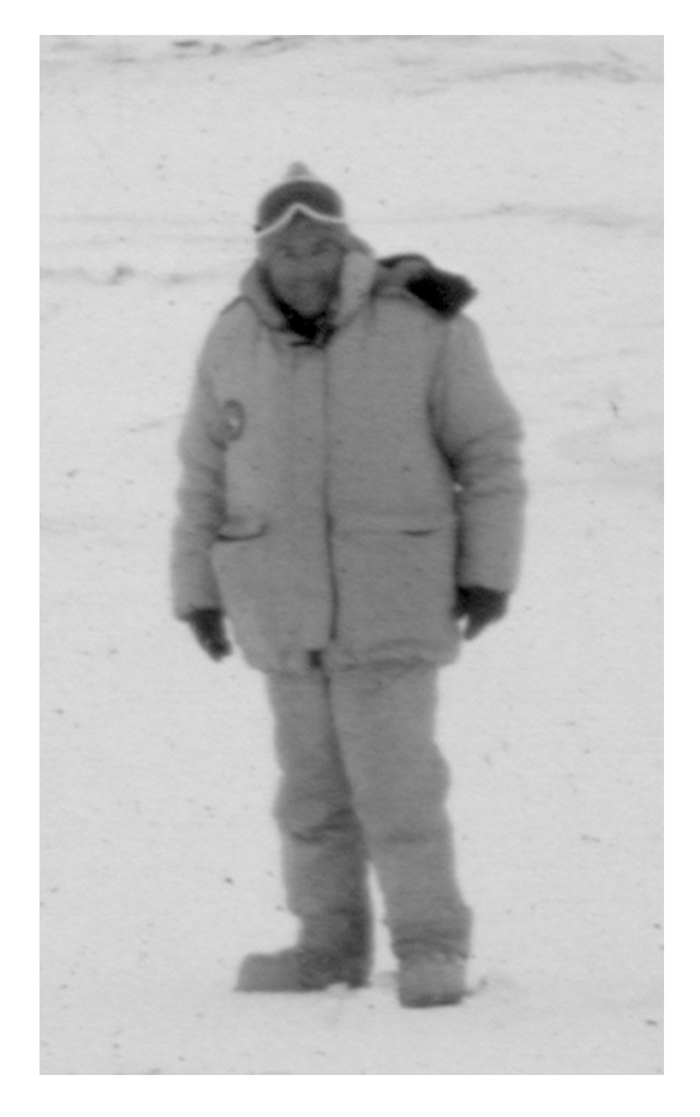
El viento de las 080º de 20 a 25 kilómetros, pista once, manual de vuelo y experiencia ayudan a la técnica y el toque se procede en la cabecera de la pista a las 19.35 horas local del

día 28 de enero de 1984.

La carrera de aterrizaje es breve, solamente unos 400 metros. La aeronave se detiene. ¡Uruguay en la Antártida!.



Vista de la pista de la Base Marsh, desde la cabina del avión en el momento del aterrizaje



Cnel. Omar Porciúncula

Fundador de la Base Científica Antártica Artigas

CAPÍTULO 9

LA ELECCIÓN DEL LUGAR PARA INSTALAR LA FUTURA BASE ARTIGAS

La Resolución Nº 61.786 ([30]) que daba marco legal a la ejecución de la Campaña de Verano Antártico 1983-1984, disponía además, lo siguiente:

> *Considerando: II) …La Misión en sí tiene por objeto: …realizar un reconocimiento logístico de la zona a visitar, a efectos de evaluar las áreas donde eventualmente se pondrían bases científicas así como la factibilidad y requerimientos de éstas; entrar en relaciones e intercambios con aquellos Estados que se hallan en la zona concreta que se visitará como forma de realizar contactos directos con ellos y eventualmente requerir su colaboración para la instalación de la base uruguaya. –*

Bajo esta premisa, la delegación del IAU condujo reconocimientos de la zona y con apoyo chileno, se visitaron las bases vecinas.

La prioridad era encontrar un lugar donde establecer la futura base Artigas y el emplazamiento elegido fue una planicie escalonada hacia el mar, sobre la bahía Maxwell, con un gran lago de agua dulce al Noroeste y las estribaciones del glaciar Collins al Noreste.

El sitio reunía las condiciones de tener agua potable abundante, una costa aparentemente apta para desembarco de carga y un sitio de interés científico como lo era el glaciar Collins.

En ese terreno había un pequeño refugio chileno, que podía albergar cuatro personas y sobre la costa, estaban los restos de un naufragio del siglo XIX.

Al respecto, transcribimos fragmentos de una entrevista publicada en la Revista Ejército, al Cnel. Omar Porciúncula ([31]), que ante la

pregunta *¿Cómo se eligió el lugar para el emplazamiento de la Base Artigas en la Isla Rey Jorge*?, respondía siguiente:

> *"Una de las misiones que debía cumplir la operación Antárticos (sic) – primer vuelo de una aeronave uruguaya con una delegación de la cual yo participaba - era la ubicación del lugar exacto para nuestra futura base. Esa responsabilidad la compartimos con el Capitán Fontanot de nuestra Armada quien comprobó la profundidad del mar en las inmediaciones de forma de permitir operaciones por ese medio".*

El CF (CG) Mario Fontanot, en una entrevista de El País ([32]), sobre el mismo tema, contaba lo siguiente:

> *-Cerca de una base extranjera, de acuerdo, pero ¿por qué en la isla Rey Jorge?*

> *-Porque es un enclave de enorme inte-*

rés. Lo demuestra el hecho que allí hay ahora siete países trabajando en conjunto: Rusia, con la base Bellingshausen; Argentina, con la de Jubani; Chile, con la de Marsh; Polonia, con la de Arctowski; China, con la Gran Muralla; Brasil con la Base Comandante Ferraz, y finalmente Uruguay, con la base científica Artigas.

-¿La determinación genérica se hizo desde el Uruguay?

-Se hizo desde el Uruguay, en base a material e información que se poseía. Era fundamental estar situado cerca de la existencia de agua potable que pudiera ser bombeada a la base, relativamente protegida e los vientos, y que además pudiera ser aprovisionada por mar, con la esperanza que en algún momento se pudiera contar con un medio marítimo que permitiera un abastecimiento futuro con total independencia.

A lo posible, se sumaba ahí lo deseable.

UNA ELECCIÓN COMPARTIDA

-¿Cómo es físicamente el lugar?

-La zona elegida es una caleta, una pequeña bahía, que tiene suficiente profundidad y suficiente apertura de boca como para permitir la futura entrada de buques. Tiene además una playa de cantos rodados que facilitará construir un pequeño atracadero de madera en donde podrán operar lanchas que permitirán la tarea de carga y descarga de vituallas y de personal científico. Está rodeada, por último, por dos pequeños montículos que cumplen el papel importantísimo de servir como emplazamiento de antenas, de un sistema de comunicaciones y una estación meteorológica.

-¿Cómo se efectuó la elección directa, Capitán Fontanot?

-Se realizó por un grupo, que fuimos del

Instituto Antártico. Salimos un día de mañana temprano, provistos de alimentos para una larga jomada y efectuamos una larga caminata utilizando métodos no muy ortodoxos. Salimos de la base chilena. Atravesamos, zonas de piedra, subimos algunos pequeños glaciares, rodeamos bahías de difícil acceso y finalmente encontramos lo que consideramos era el lugar ideal. Cerca del Aeropuerto, lo que era indispensable, por lógicas razones de viabilizar para el emplazamiento de la base.

-¿Cuántas personas integraban el grupo?

-Éramos cinco.

-Y aparentemente no fue una mala elección.

-Por lo menos fue una elección compartida por otros. Unos cuantos meses después nos enteramos que llegó a la Rey Jorge una expedición de la China Popular, inte-

grada por dos buques, tres helicópteros y una tripulación de 500 personas, efectuó un relevamiento de la isla y eligió como emplazamiento, el mismo que habíamos determinado nosotros.

Se establecieron las comunicaciones del caso, le confirmamos que en ese sitio íbamos a emplazar nuestra base, y los chinos optaron por una segunda posibilidad y se establecieron cerca nuestro.

Volviendo a los aportes del Cnel. Porciúncula, destacamos algunos fragmentos de una crónica que publicó en la revista El Soldado (33), donde decía:

Antes de dejar al frente del IAU al Cnel. Arnaud, el Cnel. Ferreira, había gestionado con los auspicios de la Fuerza Aérea Uruguaya, una expedición empleando un avión Fairchild que se había acondicionado para esa misión. La misma debía con-

firmar las posibilidades del medio aéreo al alcance de nuestro país para servir no solamente a la instalación de la base sino también para su asistencia en el futuro.

El empleo del medio naval, se produciría cuando la Armada tuviera preparado el barco más conveniente y con los cambios necesarios para su empleo en aguas tan peligrosas como en donde se instalaría nuestra base.

Ligado a esto último, era necesario que en la elección del lugar exacto se contara con la posibilidad de ser abastecida desde unidades navales.

El vuelo Fairchild se realizó sin inconvenientes mayores gracias a la pericia de los pilotos de nuestra Fuerza Aérea, los entonces Tte. Cnel. (Av) Eduardo Aguirre y el May. (Av) Athos Pallas, y ya desde el arribo al aeropuerto antártico de Chile "Tte. Marsh", se recibió el apoyo total de los her-

manos chilenos en el terreno.

Con el apoyo de un helicóptero chileno, se cumplió a satisfacción los requerimientos en cuanto a la selección de lugares posibles para ubicar la base. La primera prioridad era su localización próxima a la costa, ya que ésta no solamente proporcionaba el acceso al exterior para las actividades logísticas, sino que brindaba un medio absolutamente indispensable para lograr libertad de movimientos a través de pequeñas embarcaciones (botes Zodiac), las cuales se preveían como los principales medios de movimiento y de trabajo, imprescindible por otra parte para el apoyo de los equipos científicos en sus investigaciones al área circundante.

Otros elementos importantes para la selección del lugar eran los caminamientos terrestres a las bases chilena y rusa, ambas de gran importancia.

Finalmente junto al Cap. Fontanot, y con su conformidad en lo relacionado a que la costa de la Bahía Collins permitía las operaciones por barco en un grado razonable, se resolvió que el lugar donde se encuentra ahora la Base Artigas, sería el más conveniente, lo cual fue aprobado por el Cnel. Roque Aita, quien se desempeñaba como Jefe de misión. La ocupación en el momento que se hizo, no pudo ser más oportuna, ya que una expedición de China Popular tenía la intención de establecerse allí. Cuando llegaron son sus equipos en un barco de gran porte, que contaba entre otros medios, con dos helicópteros y cientos de futuros integrantes de la Base "Gran Muralla", con desagradable sorpresa se encontraron con la Base Científica General Artigas…

Notas al Capítulo 9

(21) Campaña de Verano Antártico 1983-1984, RESOLUCIÓN Nº 61.786 de Ministerio de Defensa Nacional. Ministerio de Relaciones Exteriores. Ministerio de Economía y Finanzas. en Montevideo, 25 de enero de 1984. Publicada en el BOLETIN DEL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL Nº 8007 (Año LII – Tomo CLXXXII – Montevideo, 3 de febrero de 1984) Páginas 509 a 511, -MISIONES OFICÍALES, En la Antártida, Delegación del I.A.U. integrada por Ofles. Superiores y Jefes que cita. (8405832). Firmado por Tte. Gral. GREGORIO C. ALVAREZ. — Dr. Justo M. Alonso Leguisamo. — Dr. Carlos A. Maeso. — Ing. Alejandro Végh Villegas.

(22) EXPERIENCIAS EN LA ANTARTIDA. Entrevista al Tte. Cnel. Omar Porciúncula. Artículo publicado en la Revista Ejército - Año I, No. 1 en Setiembre de 1986 (página 96)

(23) ORIENTALES RUMBO AL SUR - Uruguay y su base antártica. Entrevista al C/F (CG) Mario Fontanot publicada en El País de los Domingos del 15 de diciembre de 1985. Por Miguel Carbajal

(24) Base Científica Antártica "Gral. Artigas" - El desarrollo de una idea. Artículo publicado en la Revista El Soldado No. 154 - diciembre 1999, con motivo de cumplirse los 15 años de fundada la Base Artigas. Autor: Cnel. Omar Porciúncula.

AYER PARTIO HACIA LA ANTARTIDA LA PRIMERA MISION AEREA URUGUAYA

El aparato de transporte de la Fuerza Aérea Uruguaya despegó ayer de madrugada rumbo al Sur en histórica misión hacia el continente helado

En la madrugada de ayer, 27 de enero de 1984, despegó con destino a la Antártida, la primera misión aérea uruguaya al continente helado.

La misma está integrada por la tripulación de un avión Fairchild 227 matrícula CX - BIM T 572 del Grupo de Aviación Nº 4 de Transporte de la Fuerza Aérea Uruguaya y un grupo de especialistas. La histórica misión es comandada por el Coronel (Av.) Roque Aita y está integrada por un grupo de científicos en las áreas de meteorología, biología y geología, los técnicos son: el Dr. Pedro Dragonetti, el Mayor (Nav.) Prof. Bernabé Gadea y el Dr. Elías Puceiro, Teniente Coronel Omar Porciúncula, especializado en logística antártica en Nueva Zelandia y en el área periodística el Licenciado Alberto Márquez.

Los objetivos de la misión son el realizar contactos directos. con los científicos que realizan trabajos en la región antártica para realizar efectivos intercambios de información.

—Entrar en relaciones e intercambio con los Estados que llevan a cabo actividades antárticas en las bases que se encuentran en la zona a visitar.

—Adquirir la experiencia de vuelo antártico y transporte por vía aérea en la región.

—Visitar la base antártica chilena "Tte. Rodolfo Marsh" de la Fuerza Aérea Chilena.

"De esta manera —dice el comunicado oficial— el Estado oriental no permanece aleno a su legítima participación en una empresa de carácter nacional y de valiosas posibilidades, que proyecta al Uruguay y sus capacidades en futuro promisorio ya cercano dentro del concierto de naciones que efectúan —pese a sus diferentes orientaciones políticas e ideológicas— una constructiva labor en favor del futuro de la humanidad, tarea llevada a cabo en paz y concordia."

EL PAIS — Sábado 28 de Enero de 1984

CAPÍTULO 10

LA PRIMERA MISIÓN ANTÁRTICA URUGUAYA, VISTA POR LA PRENSA DE LA ÉPOCA



MONTEVIDEO, SABADO 28 DE ENERO DE 1984

Misión uruguaya a Antártida

Ayer partió con destino a la Antártida, la primera misión aérea uruguaya al continente helado.

La misma está integrada por la tripulación de un avión Fairchild 227 matrícula CX - BIM T 572 del Grupo de Aviación N° 4 de Transporte de la Fuerza Aérea Uruguaya y un grupo de especialistas. La histórica misión es comandada por el Coronel (Av.) Roque Aita y está integrada por un grupo de científicos en las áreas de meteorología, biología y geología, los técnicos son: el Dr. Pedro Dragonetti, el Mayor (Nav.) Prof. Bernabé Gadea y el Dr. Elías Puceiro, Teniente Coronel Omar Porciúncula, especializado en logística antártica en Nueva Zelandia y en el área periodística el Licenciado Alberto Márquez.

Los objetivos de la misión son el realizar contactos directos con los científicos que hacen trabajos en la región antártica para realizar efectivos intercambios de información. Entrar en relaciones e intercambio con los estados que llevan a cabo actividades antárticas en las bases que se encuentran en la zona a visitar.

Adquirir la experiencia de vuelo antártico y transporte por vía aérea en la región.

Visitar la base antártica chilena "Tte. Rodolfo Marsh" de la Fuerza Aérea Chilena.

De esta manera el Estado Oriental no permanece ajeno a su legítima participación en una empresa de carácter nacional y de valiosas posibilidades, que proyecta al Uruguay y sus capacidades en futuro promisorio ya cercano dentro del concierto de naciones que efectúan -pese a sus diferentes orientaciones políticas e ideológicas- una constructiva labor en favor del futuro de la humanidad, tarea llevada a cabo en paz y concordia.

EL PAIS — Domingo 29 de Enero de 1984

Primer Vuelo Uruguayo Llegó a la Antártida

Por primera vez en la historia de la aviación uruguaya, una aeronave militar de nuestro país aterrizó anoche en la Antártida, a las 19.35 hora local, llevando a bordo un grupo de técnicos de la Fuerza Aérea.

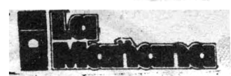
La información fue proporcionada en las últimas horas por la FAU y agrega que la travesía hasta el continente helado se concretó en un avión del tipo Fairchild de la FAU con el distintivo 572, especialmente acondicionado para operar en la zona y con tripulación de la Brigada Aérea I de Carrasco.

Como informamos ampliamente en nuestra pasada edición, la aeronave tocó suelo antártico en la base de la Fuerza Aérea Chilena "Tte. Rodolfo Marsch".

La misión es comandada por el Cnel. (Av.) Roque Alta e integrada por un grupo de científicos en las áreas de meteorología, biología y geología.

Entre los objetivos de la misión se encuentra el deseo de intercambiar información sobre distintos aspectos que hacen la vida en el continente helado y sobre experiencias científicas; también se procura adiestrar personal en los vuelos antárticos y el tránsito aéreo en la región.

MONTEVIDEO, DOMINGO 29 DE ENERO DE 1984



Llegó a la Antártida misión aérea uruguaya

Llegó ayer a la Antártida la primera misión aérea uruguaya al continente helado.

A las 19.45 aterrizó en la base aérea chilena "Tte. Rodolfo Marsh", el Farirchild 227 de la Fuerza Aérea Uruguaya, con personal técnico de dicha arma y especialistas del Instituto Antártico Uruguayo.

El vuelo estuvo comandado por el Cnel. (Av.) Roque Alta.

De inmediato, los científicos se abocarán a realizar diversos estudios, además de intercambiar informaciones con quienes ya hacen trabajos en el continente antártico.

Otro de los fines de esta expedición, es adquirir experiencia de vuelo antártico y transporte por vía aérea por la región.

EL DIA. Montevideo, domingo 29 de enero de 1984

Misión Aérea Uruguaya a la Antártida

La primera misión aérea uruguaya a la Antártida, se encuentra ya en lo que se conoce como el continente helado, tras partir en un aparato Fairchild 227, matrícula VC-BIM T 572, del Grupo de Aviación Nº 4 de Transporte de la Fuerza Aérea Uruguaya.

De acuerdo a los datos oficiales, la histórica misión es comandada por el Cnel. (Av) Roque Aita, y está integrada por un grupo de científicos en las áreas de meteorología, biología y geología. Son ellos, el Dr. Pedro Dragonetti, el mayor (Nav) Prof. Bernabé Gadea y el Dr. Elías Puceiro, teniente coronel Omar Porciúncula, especializado en logística antártica en Nueva Zelanda, y en el área periodística el licenciado Alberto Márquez.

Intercambios de información

Los objetivos de la misión son el realizar contactos directos con los científicos que realizan trabajos en la región antártica para realizar efectivos intercambios de información, y entrar en relaciones e intercambio con los Estados que llevan a cabo actividades antárticas en las bases que se encuentran en la zona a visitar.

Adquirir la experiencia de vuelo antártico y transporte por vía aérea en la región.

Visitar la base antártica chilena "Tte. Rodolfo Marsh" de la Fuerza Aérea Chilena.

De esta manera —señala un comunicado oficial— el Estado Oriental no permanece ajeno a su legítima participación en una empresa de carácter nacional y de valiosas posibilidades, que proyecta a Uruguay y sus capacidades en futuro promisorio ya cercano dentro del concierto de naciones que efectúan —pese a sus diferentes orientaciones políticas e ideológicas— una constructiva labor en favor del futuro de la humanidad, tarea llevada a cabo en paz y concordia.

MONTEVIDEO, MARTES 31 DE ENERO DE 1984

Regresa misión aérea desde la Antártida

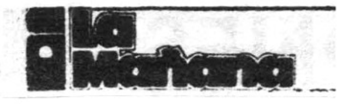
Mañana, según está previsto, retornará el grupo de expertos compatriotas que desarrolla una misión científica en una zona tan lejana e inhóspita como la Antártida.

Sin duda, esta incursión significará una nueva expresión del prestigio que nuestras fuerzas del aire han ganado ya por efecto de múltiples aciertos técnicos.

Luego de cuatro días de permanencia en aquella región el grupo que encabeza el Cnel. (Av.) Roque Aita, aterrizará en la base de la Brigada Aérea N° 1.

El núcleo, como es de conocimiento público, navega a bordo de una Fairchield FH 227, bimotor de alta potencia y elevada autonomía de vuelo, en el que desarrolló sus trabajos. Los mismos tuvieron, como una de sus etapas culminantes, la visita a la Base Rodolfo Marsch, desde la que la Fuerza Aérea chilena practica investigaciones en la zona.

Figuraban además, entre sus objetivos, el conocimiento de la zona por personal experto uruguayo, la adquisición de experiencia de transporte en la Antártida, el intercambio de información con expertos de otros países que operan allí y, en general, la participación nacional en todas las expresiones de avance tecnológico que traducen el estudio global de las posibilidades antárticas.



ultimas noticias Montevideo, martes 31 de enero de 1984

RETORNARA MAÑANA MISION A ANTARTIDA

Está todo previsto para que mañana retorne a nuestro país la expedición uruguaya que realizó la primera experiencia de la Fuerza Aérea Uruguaya en la Antártida.

La misión, que fue comandada por el Cnel. (Av) Roque Aita permaneció cuatro días en la región y su retorno a nuestra capital se llevará a cabo a bordo del Fairchild FH 227, perteneciente a la FAU, un bimotor de alta potencia y elevada autonomía de vuelo en el que se desarrollaron los trabajos.

Una de las principales etapas del viaje que mañana toca a su fin fue la visita a la base chilena Rodolfo Marsch, desde la cual la Fuerza Aérea de ese país lleva a cabo tareas de investigación.

Asimismo, cabe destacar además que la misión se cumplió en todas sus etapas el plan que fuera elaborado gracias a la tecnología que actualmente dispone la Fuerza Aérea.

Varios son los objetivos perseguidos con este primer vuelo de una nave uruguaya a la Antártida, pero entre los principales se puede destacar el buscar un conocimiento de la zona por parte de especialistas uruguayos, la adquisición de experiencia de transporte en el continente Antártico, el intercambio de información con expertos de otros países que allí operan y en general la participación nacional en todas las expresiones de avance tecnológico, que traducen el estudio global de las posibilidades antárticas.

El Diario MARTES 31 DE ENERO DE 1984

Si el tiempo lo permite, mañana vuelven a Antártida

Regresará mañana a nuestro país la misión aeronáutica que viajó a la Antártida en plan de investigaciones en la zona, marcando de esta forma el significativo hecho de constituir el primer vuelo de una nave uruguaya a dicha región austral. No se conocía exactamente la hora de su llegada, lo que dependía de las condiciones climáticas imperantes en la región.

De acuerdo a lo informado a EL DIARIO por fuentes vinculadas al Instituto Antártico Uruguayo, el regreso del "Fairchild 227 CX—BIM T572" está estimado para mañana, lo que está condicionado al tiempo reinante en el hemisferio austral. La nave aterrizará a su regreso en la Base Aérea N° 1.

El avión de la Fuerza Aérea Uruguaya partió el pasado 27 del corriente y aterrizó en suelo antártico el sábado 28 a las 19.35 horas, en la isla 25 de Mayo donde se encuentra la base chilena "Teniente Rodolfo Marsh", transportando la primera misión del Instituto Antártico Uruguayo con la cooperación de la F.A.U.

OBJETIVOS DE LA MISION

Entre los objetivos de la misión, se destacan la toma de conocimiento de la zona por parte del personal experto uruguayo, la adquisición de experiencia de transporte en la Antártida, el intercambio de información con expertos de otros países que tienen sus instalaciones científicas allí y se encuentran operando, y en general, la participación de nuestro país en todas las manifestaciones del avance tecnológico que traducen el estudio global de las posibilidades existentes en la Antártida.

Cabe destacar que la delegación compatriota viaja en una aeronave moderna que cuenta con todo el equipamiento adecuado y tecnología para cumplir con sus objetivos en las frías tierras antárticas.

EL PAIS — Miércoles 1º de Febrero de 1984

LLEGA ESTA TARDE AVION DE LA FUERZA AEREA, DE LA ANTARTIDA

Esta tarde a las 15 horas estará nuevamente en suelo uruguayo el avión de la Fuerza Aérea que cumpliera una exitosa misión en la Antártida.

Ayer la aeronave emprendió el retorno desde la base chilena transportando una delegación de expertos nacionales que por primera vez y con recursos logíticos propios, puso pie en el continente helado el pasado 20.

Luego de atravesar dos veces el estrecho de Drake, uno de los pasos antárticos más difíciles de sobrevolar por la inestabilidad de las condiciones atmosféricas, el grupo preparó su regreso, instancia que cumple.

Comanda la misión el Cnel. (Av.) Roque Alta y estará llegando esta tarde a la Base Aérea Nº 1 de Carrasco, aproximadamente a las 15 horas.



MONTEVIDEO, MIERCOLES 1º DE FEBRERO DE 1984

Regresa hoy misión a la Antártida

Para hoy a las 15 horas está previsto el arribo a nuestro país de la misión científica que, con total éxito, realizó las actividades estipuladas en la Antártida.

El retorno del avión Fairchild 227 de la Fuerza Aérea, que transporta a la delegación de expertos compatriotas que, por primera vez y con recursos logísticos propios, puso pie en el continente helado el pasado sábado.

Luego de atravesar dos veces el estrecho de Drake -uno de los pasos antárticos más difíciles por la inestabilidad de sus condiciones atmosféricas- el grupo ultimó los detalles concernientes a su regreso, instancia que se concretará hoy de tarde en la Base Aérea Nº 1.

PAGINA OCHO EL PAIS — Martes 31 de Enero de 1984

Regresa hoy el Avión de la F.A.U. que Voló en Misión a la Antártida

Hoy estará de regreso en nuestro país la misión aeronáutica uruguaya que realizó el primer vuelo de las alas uruguayas a la Antártida. El "Fairchild 227 CX.BIM T572 aterrizará en la Base Aérea Nº 1 en hora aún no confirmada, luego del viaje que inició el viernes 27 de madrugada.

El avión de la F.A.U. aterrizó en suelo antártico el sábado 28 a las 19 y 35, en la isla 25 de Mayo donde se enclava la base chilena "Teniente Rodolfo Marsh", transportando la primera misión del Instituto Antártico Uruguayo con la cooperación de la Fuerza Aérea Uruguaya.

La delegación compatriota estuvo integrada por el jefe de la misión y representante del I.A.Y., Cnel. (Av.) Roque Aita, a quien acomparon el Cnel. (Nav.) Delco Almada, delegado de la FAU, C/F (CG) Mario Fontanot, delegado de la Armada Nacional y experto en navegación en mares antárticos, Tte. Cnel. Omar Porciúncula, delegado del Ejército y experto en Logística, el Dr. Pedro Dragonetti, experto en Biología, Mayor (Nav.) Bernabé Gadea, experto en Meteorología, Licenciado Alberto Márquea, periodista y representante de DINARP y el Dr. Elías Puceiro, integrante del Grupo Jurídico del I.A.U. La tripulación de la nave está integrada por Tte. Cnel. (Av.) Eduardo Aguirre, Piloto Principal Tte. Cnel. Jorge Méndez, Mayor (Av.) Roberto A. Pallas, Pilotos y Sargentos (AT) Arol Sánchez y Antonio Ferrari, ingenieros de vuelo. La misión permaneció cuatro días en la región.

Entre los objetivos de la misión se destaca la toma de conocimiento de la zona por parte de personal experto uruguayo, la adquisición de experiencia de transporte en la Antártida, el intercambio de información con expertos de otros países que operan allí y, en general, la participación de nuestro país en todas las expresiones del avance tecnológico que traducen el estudio global de las posibilidades antárticas.

CARACTERISTICAS DE LA AERONAVE

Las siguientes son las características técnicas de la aeronave utilizada en la primera misión uruguaya a la Antártida:

1. DESCRIPCION: Los aviones de la serie FH227 son bimotores de ala alta monoplanos de estructura completamente metálica diseñados primariamente para el transporte de personal y carga, pudiendo optarse por uno u otro o una combinación de ambos.

2. PLANTAS DE POTENCIA: Estos aviones están equipados por dos motores Rolls Royce Dart 7 MK 532.7L que mueven cada uno de ellos una hélice Rotol (C) 2257/4.30.4/60 de 12,5 Ft. de diámetro nominal. Cada motor incorpora la posibilidad de inyección de agua metanol para incrementar la potencia útil siendo ésta de 2.040 caballos de fuerza al eje, además de obtenerse una remanencia de empuje Jet de 520 libras. Cada motor consiste de una turbina de tres etapas que mueve un compresor de dos etapas en el mismo eje, proporcionando el torque al eje de la hélice mediante una caja compuesta de engranajes reductores.

3. CARACTERISTICAS PRINCIPALES DE OPERACION: a) Máximo peso de decolaje: 45.500 Lts. b) Máximo peso de aterrizaje: 45.500 Lbs. c) Margen de operación: todos los aeropuertos hasta 9.000 Ft. sobre el nivel del mar, entre -49ºC y 50ºC de temperatura ambiente que posean pistas de 4800 Ft. de largo para operaciones de máximo peso de decolaje. d) Máximo techo de operación: 25.000 Ft. e) Autonomía normal: cinco horas y media de vuelo. f) Velocidad de crucero promedio: 240 Kts. (nudos). g) Máxima carga útil: 11.000 Lbs. h) Máxima cantidad de pasajeros a transportar: cuarenta y ocho. i) Combustible utilizado: Jet A.1.

4. EQUIPAMIENTO ELECTRONICO: Estas aeronaves están equipadas con dos transmisores-receptores de VHF y un transmisor receptor de HF para comunicaciones. En cuanto a equipos de ayuda para la navegación se encuentran instalados dos radiogoniómetros automáticos (ADF), dos receptores para emisores, omnidireccionales de muy alta frecuencia (VOR) y dos receptores de equipos medidores de distancia (DME). Un receptor computador de muy baja frecuencia Omega a modo de navegador. Estos mismos equipos pueden combinarse con dos receptores de muy alta frecuencia de los Sistemas de Aterrizaje por Instrumentos (ILS) para realizar aproximaciones de precisión a aeropuertos que operan en malas condiciones meteorológicas. Para la realización de vuelos en áreas controladas por radar se encuentra instalado un transpondedor repetidor de altura que mantiene en ese momento la aeronave. Como protección para vuelos en áreas tormentosas las aeronaves cuentan con un radar meteorológico de alcance máximo de 180 millas, que puede ser variado para tener una mejor apreciación de los núcleos de actividad convectiva.

El "Fairchild" de la Fuerza Aérea Uruguaya que llevó la primera misión uruguaya a las heladas tierras antárticas

5. FACILIDADES DE CONVERSION A DIFERENTES CONFIGURACIONES: Las aeronaves cuentan con una puerta grande para facilitar el acceso de carga y el piso reforzado para tal fin, así mismo mediante un mamparo móvil se puede variar la capacidad de la bodega de carga en configuraciones de 48 pasajeros y su equipaje o 44, 28 y 12 pasajeros con su equipaje y carga o solamente carga. Para aumentar la versatilidad de las aeronaves de este tipo, les fueron instaladas una escalera integrada a la puerta principal de pasajeros y una Planta de Potencia Auxiliar la cual cuenta con generadores de corriente eléctrica, equipos estos que independizan prácticamente el avión de los servicios de tierra cuando opera fuera de su aeropuerto base.

Asimismo le puede ser instalado un sistema de combustible auxiliar con el objeto de ampliar el radio de acción de la aeronave completamente desmontable que aumenta su autonomía.

CAPÍTULO 11
PARTES E INFORMES

Transcripción de un memo del Instituto Antártico Uruguayo:

La primera misión Antártica del Instituto Antártico Uruguayo, llevada a efecto durante el mes de enero de 1984, es una manifestación más del interés que tiene la República Oriental del Uruguay respecto de aquel Continente.

Dicha inclinación no surge solamente del carácter de Miembro de la Comunidad Internacional, sino que se funda además en sólidos, antiguos y directos vínculos de unión del Uruguay con la región Antártica, debido a su situación geográfica, a la influencia que éste ejerce en su clima, su ecología y su biología marina, a los remotos lazos históricos que lo ligan a ese continente y sus aguas, así como a las obligaciones asumidas por las cuales el Uruguay coparticipa en la defensa de la región.

Con esta primera Misión Antártica por vía aérea, nuestra República reafirma el espíritu de investigación que anima al gobierno y colectividad científica, actitud que se ve expuesta en los múltiples envíos de observadores e investigadores acompañando Campañas Antárticas de diverso origen y reconoce entre sus antecedentes más directos a la Expedición Nacional enviada al Sur en 1916, al rescate de los náufragos de la Expedición Shackleton, oportunidad en que se efectuaron interesantes trabajos científicos.

2 – DETALLES DE LA MISION

Objetivos de la misma: Dentro del marco jurídico del Tratado Antártico, establecer relaciones científicas con los países que realizan investigación en el área.

Medio utilizado: Avión Tipo: FH227D dotado de tanques suplementarios interiores a fin de brindar mayor autonomía de vuelo, obteniendo de esa manera, mayor alcance. Mejoras: Se le

dotó de radio altímetro y navegador OMEGA conectado al piloto automático.

Etapas de vuelo: Ida Montevideo- Santiago de Chile.- Punta Arenas- Base Tte Marsh (Isla Rey Jorge, Shetland del Sur).- Regreso de Base Tte. Marsh – Punta Arenas – Montevideo.-

Comprobación: El avión FH227D de la FAU, disponible para actividades antárticas, llena las posibilidades para las futuras etapas de trabajo por el IAU.

Relevamiento de la Futura Base Uruguaya.- Se ubicó un área general en la Isla Rey Jorge que reúne las condiciones requeridas para la instalación de una Base de verano.-

Bases visitadas:

Arctowski (Polonia) – Especialidad Biología, Meteorología, Oceanografía, Magnetismo, Sismología, Geofísica.

Bellinsghausen (URSS) – Especialidad Biología, Meteorología, Oceanografía, Glaciología,

Geología.

Tte Marsh (Chile) Especialidad Meteorología, Logística, Geología, Biología.

COMUNICADOS DE PRENSA

Ministerio de Defensa Nacional
Instituto Antártico Uruguayo
Avda. 8 de Octubre 3029 - Teléfono 80 34 87
Montevideo R. O. del Uruguay

COMUNICADO DE PRENSA Nº 00001

Esta madrugada, 27 de enero de 1984, despegó con destino a la Antártida, la primera misión aérea uruguaya al continente helado.

La misma está integrada por la tripulación de un avión Fairchild 227 Matrícula CX-BIM T 572 del Grupo de Aviación Nº 4 de Transporte.

La histórica misión es comandada por el Señor Coronel (Av) Don Roque Aita y está integrada por un grupo de científicos en las áreas de Meteorología, biología y geología. Los técnicos son: el Doctor Pedro Dragonetti, el Mayor (Nav) Profesor Bernabé Gadea, y el Doctor Elías Puceiro, Teniente Coronel Omar Porciúncula, especializado en Logística antártica en Nueva Zelandia y en el área periodística el Licenciado

Alberto Márquez . -

Los objetivos de la misión, son el de realizar contactos directos con los científicos que realizan trabajos en la región antártica para realizar efectivos intercambios de información.-

Entrar en relaciones e intercambio con los Estados que llevan a cabo actividades antárticas en las bases que se encuentran en la zona a visitar.-

Adquirir la experiencia de vuelo antártico y transporte por vía aérea en la región.-

De esta manera el Estado Oriental no permanece ajeno a su legitimidad participando en una empresa de carácter nacional y de valiosas posibilidades, que proyecta al Uruguay y sus capacidades en futuro promisorio ya cercano dentro del concierto de naciones que efectúan, pese a sus diferentes orientaciones políticas e ideológicas, una constructiva labor en favor del futuro de la humanidad, tarea llevada a cabo en paz y concordia.-

Montevideo, 27 de enero de 1984.

COMUNICADO DE PRENSA Nº 02

El Pueblo Oriental es noble y generoso, aguerrido e inteligente, capaz de grandes empresas cuando las ve claramente y se compenetra en ellas.-

Por mucho tiempo, nuestro país vivió de espaldas al mar, donde está su porvenir, y en especial, hacia el Continente Antártico, donde se estaba perdiendo la capacidad de integrarse plenamente, como Nación, a la ciencia universal y no meramente como dadores individuales de cerebros.-

Recapacitando sobre lo actuado encontramos que desde 1947, cuando el extinto C/N Don Carlos Travieso levantara su bandera de lucha pro integración de la República Oriental del Uruguay al concierto antártico, en aquellas épocas, a los hombres de gobierno les debe de haber producido la impresión de que abordar

el tema antártico era encontrarse frente a una teoría improvisada, basada en falaces especulaciones mentales y que conducirían prácticamente a un salto al vacío.-

Llegamos así al planteamiento, con carácter internacional, de la necesidad de estudios antárticos, incluyéndolos en el Año Geofísico Internacional (1958), sin que los gobiernos de la época dieran muestras de interés científico, como tampoco en lo político lo hizo cuando fuera invitado a participar de las conversaciones preliminares que a posterior culminaron con la firma del Tratado Antártico de 1959 y que fuera ratificado en el año 1961.

El día 9 de enero de 1968, un grupo de civiles, consustanciados con la necesidad de que nuestro país tuviese una proyección en la Antártida, crean lo que se denominó el Instituto Antártico Uruguayo.

Es así que llegamos al año 1975 en el que el 28 de agosto, gracias a la loable generosidad

del Consejo Directivo del Instituto Antártico Uruguayo, presidido en aquel momento por el Señor Profesor Don Julio César Musso, pasa por Ley Nro. 11416, Art 103, a ser un Instituto Oficial, dependiente del Ministerio de Defensa Nacional.-

A partir de este momento, el Gobierno Nacional se ha consustanciado en el tema, en la necesidad de que nuestro país participe activamente en el quehacer antártico, dando el primer paso importante en ese sentido, tomando la decisión política de adherirse al Tratado Antártico, depositando el instrumento jurídico correspondiente, en Washington, el día 11 de enero de 1980.

Entre el año 1981 y la fecha se concretan efectivos logros en la problemática antártica, enviándose científicos a realizar tareas de observación de métodos de investigación científica de países activos del Tratado, como así también participa en el simposio sobre Recursos

Marinos Vivos en los mares australes, celebrado en San Carlos de Bariloche (Argentina) entre el 6 y el 11 de junio de 1983; participación de nuestro país como observador a la XII Reunión Deliberativa del Tratado Antártico, celebrada en Camberra, entre el 13 y el 27 de setiembre de ese mismo año; demostrando así el verdadero interés que las autoridades de gobierno actuante tiene para con tan significativas proyecciones para las generaciones futuras de la Nación Oriental.

En la fecha, a la hora 19.35, la aeronave Fairchild 227 CX-BIM T572 aterriza en suelo antártico, precisamente en la isla 25 de Mayo, donde se enclava la base chilena “Teniente Rodolfo Marsh”, transportando de delegación de la Primera Misión del Instituto Antártico Uruguayo, con la cooperación de la Fuerza Aérea Uruguaya, integradas por: Jefe de Misión y delegado del Instituto Antártico Uruguayo, Cnel. (Av.) don Roque Aita; Cnel. (Nav.) don Delco Almada, delegado de la Fuerza Aérea Urugua-

ya; Capitán de Fragata (C.G) don Mario Fontanot, delegado de la Armada Nacional y y experto en navegación en los mares antárticos; Tte. Cnel. don Omar Porciúncula, delegado del Ejército y experto en Logística; Dr. don Pedro Dragonetti, experto en biología; Mayor (Nav) Don Bernabé Gadea, experto en meteorología; Licenciado don Alberto Márquez, periodista y representante de la Dirección Nacional de Relaciones Públicas y Sr. Doctor Don Elías Puceiro, integrante del grupo jurídico del Instituto Antártico Uruguay:- La tripulación de la aeronave que transporta la delegación, está integrada por Tte. Cnel. (Av.) don Eduardo Aguirre, piloto principal, Tte. Cnel. (Av.) don Jorge Méndez; Mayor (Av.) don Roberto A. Pallas; como pilotos y Sargentos (AT) Arol Sánchez y Antonio Ferrari, ingenieros de vuelo.-

La histórica misión hace pensar que en la empresa antártica, lo que seduce más nuestro patriotismo, son los inmensos beneficios futuros, fáciles de prever como largos de enumerar, y

que nuestro gobierno, con visión del porvenir ha comenzado por el camino seguro de una proyección de la República Oriental del Uruguay en la Antártida.-

COMUNICADO DE PRENSA Nº 03

Con total éxito se vienen cumpliendo las actividades previstas para la Primera Misión Antártica del Instituto Antártico Uruguayo.-

En la fecha emprende regreso a su patria la aeronave Fairchild 227CX-BIMT572, transportando a bordo la delegación uruguaya que por vez primera y con medios logísticos propios hizo pie en el continente antártico el pasado 28 del corriente.-

Luego de atravesar por dos veces el estrecho de Drake, uno de los pasos más dificiles por su inestabilidad en las condiciones atmosféricas propicias para la navegación y aeronavegación en condiciones seguras, se apresta a iniciar a la brevedad el retorno directo a Montevideo.-

Montevideo, 31 de enero de 1984.-

COMUNICADO DE PRENSA Nº 04

Luego de seis días de intensa actividad, arribó a Montevideo el avión Fairchild 227CX-BIMT572, transportando a la delegación que culmina de esta manera la Primera Misión Antártica uruguaya.-

Un excelente comportamiento de la aeronave, la capitalización de conocimientos de aeronavegación en la zona antártica por parte de la tripulación y una excelente labor de contactos llevados a cabo por la misión del Instituto Antártico Uruguayo, en las estaciones y bases antárticas de países activos en el Tratado Antártico: República de Chile, República Argentina, República de Polonia y la U.R.S.S., permitieron a los científicos uruguayos estrechar vínculos con sus similares en la Antártida, lo que permitirá en un futuro no muy lejano, que la República Oriental del Uruguay integre el

concierto internacional en investigación científica en la Antártida.-

Dicha investigación científica, con loables fines en beneficio de las generaciones futuras, dará oportunidad a la República Oriental del Uruguay junto a los países hermanos del área para colaborar en los estudios de aquellos fenómenos que en gran medida afectan el clima del Continente Sudamericano, entre otros.-

Montevideo, 1º de febrero de 1984

PARTES DE LA PRIMERA MISIÓN ANTÁRTICA

Imágenes escaneadas, de los partes manuscritos donde se anotaban los sucesos relacionados a la evolución de las operaciones de esta primera misión antártica.

NOVEDADES PRIMERA MISION ANTARTICA.- Nº 000553
HOJA 2

FECHA	COMUNICADO	TEXTO
1940280184	CxJ FAU *	C/CA que hora 1935 aterrizó en TTE. MARSH la aeronave FAIRCHILD 227 572 FAU.-
0955290184	RED INTERNAC. FAU	A la hora 0815 comunicó el May. GADEA que todo está bien, cualquier mensaje comunicado por la Red Inter. FAU.-
1236290184	VUELO 572	C/CA. Mayor GADEA que se está cumpliendo a satisfacción actividades previstas para la misión. Informa que se efectuaron contactos científicos y que se continuará con visita a EST. ARCTOWSKY EST. BELLINGSHAUSEN REF. JUBANY y se llevará a cabo observaciones en el terreno fin establecer Base fotofoto.- Día 31/I/84 piensan estar en Pta. ARENAS y de allí comunicarán cuando estiman arribar a MVD. fin coordinar recepción.-
1231300184	RED INTERNAC. FAU	C/CA que día fecha Licenciado MARQUEZ habló con TTE. CNEL. GIMENEZ en DINARP a efectos informar sobre marcha de la misión.- Estiman decolar mañana 31/I/84 a la hora 11.00 con destino a PTA. ARENAS, donde pernoctarán para regresar a MVD el día 1 de Febrero 1984.-

PRIMERA MISION AN

ADO	TEXTO	PA
*	C/CA que hora 1935 aterrizó en TTE. MARSH la aeronave FAIRCHILD C27 572 FAU.- A las hora 0815 comunicó el May. GADEA que todo está bien, cualquier mensaje comunicado por la Red Inter. FAU.-	
	C/CA. Mayor GADEA que se está cumpliendo a satisfacción actividades previstas para la misión. Informa que se efectuaron contactos científicos y que se continuará con visita a EST. ARCTOWSKY EST. BELLINGSHAUSEN REF. JUBANY y se llevará a cabo observaciones en el terreno fin establecer Base. fotografía.- Día 3/II/84 piensan estar en PTA. ARENAS y de allí comunicarán cuando estiman arribar a MVD. fin coordinar recepción.-	
U	C/CA que día fecha Licenciado MARQUEZ habló con TTE. CNEL. GIMENEZ en DINARP a efectos informar sobre marcha de la Misión.- Estiman decolar mañana 3/II/84 a la hora 11.00 con destino a PTA. ARENAS, donde pernoctarán para regresar a MVD el día 1 de Febrero 1984.-	

PRIMERA MISION A

DO | TEXTO | P

C/CA que el vuelo 572FAU decolará en PTA. ARENAS dicha fecha a la hora 1200. estimando que pernoctarán allí y regresarán a MVD con hora de arribo a las 1200 del 1 de FEB. 84.-

C/CA. que vuelo 572 FAU decolará en 0005 desde TTE. MARSH a PTA. ARENAS, se solicitó a CX5 que de ser posible lograr comunicación FONE PACH con aerodromo, fin coordinar regreso a MVD.-

C/CA que vuelo 572 FAU decoló hr. 1214 de Base TTE MARSH con destino a PTA. ARENAS.-

C/CA Cnel. AITA que vuelo 572FAU decoló hr. 1214 y se estima duración del vuelo en 0310 para arribo a PTA. ARENAS.-

Menciona que el tiempo es bueno con vuelo satisfactorio y que se pernoctará en PTA Arenas, para el día 01FEB84 decolar en las primeras horas de la mañana con destino MVD, estimándose arribar a la Zona de Operaciones BGDA Nº 1 a las 1300 aproximadamente.-

Solicita se informe a los familiares Delegación sobre estas novedades.-

00043

INSTITUTO ANTARTICO URUGUAYO.+

RADIO Nº MULT. Nro. 6/984

DIA 28 MES ENERO AÑO 1984 .-

TEXTO: DIA FECHA AERONAVE FAIRCHILD 227, CX BIM T 572 FAU, ATERRIZO EN LA ISLA 25 DE MAYO, BASE CHILENA "TTE. RODOLEO MARSH" A LA HORA 1935, CUMPLIENDO PRIMER MISION R.O.U. EN ANTARTIDA.-

PTE. I.A.U.

C.G.F.	C.G.A.	M.D.N.	D.N. METEO
1953	1957	2007	2019
Sdo. CONDE	Mro. SELA	Sdo. ARANA	Fcio. ARISCORRETA

RECIBIDO POR:

ENVIADO POR:

DESTINATARIO:

CAPITULO 12
CONCLUSIONES

La realización de la Primera Misión Antártica Uruguaya, tuvo importantes consecuencias para el futuro de nuestro país.

De los documentos de la época, surge la urgencia de realizarla bajo determinadas presiones, destacándose el hecho de que se concretaron proyectos que llevaban más de 20 años en estudio, lográndose así, que efectivamente, se iniciara la participación de nuestro país en la actividad antártica .

A los pocos meses de esta Primera Misión, una nueva expedición arribó a la isla Rey Jorge y se comenzó a construir la Base Científica Antártica Artigas, la que fue inaugurada oficialmente el 22 de diciembre de 1984.

Ese logro, sumado a la participación de varios investigadores tanto en nuestra base,

como en campañas de países amigos, permitió cumplir con el requisito de conducir investigaciones científicas en la Antártida, lo que sumado a la realización de una expedición propia que ahora se hacía permanente, dejaba al Uruguay muy bien posicionado para lograr el estatus de Miembro Consultivo de Tratado Antártico, al que se aspiraba y que finalmente se logró el 7 de octubre de 1985, en la XIII Reunión Consultiva celebrada en Bélgica.

A partir de allí una nueva historia comenzó a escribirse, la de la presencia permanente del Uruguay en la Antártida.

Esta presencia ha ido creciendo en calidad y lo que al principio era visto solo como una operación militar, fue haciéndose más inclusiva, al integrase otros actores del quehacer nacional, como las Empresas del Estado que administran la producción de electricidad, las telecomunicaciones, el combustible, etc.

También se fueron sumando otros actores, como la Universidad de la República, y otras instituciones de investigación… sin olvidar la actividad artística y cultural, que también se ha ido desarrollando.

Seguramente esta participación continuará haciéndose cada vez más amplia, pues ese fue el espíritu de quienes pensaron en aquella utopía de llegar a la Antártida, dando todo de sí, sin esperar nada a cambio.

El espíritu antártico, guía ese esfuerzo y la posibilidad de trabajar en forma conjunta, entre personas que de otra manera, jamás se hubieran reunido, sirve para hacernos crecer individualmente y como Nación, contribuyendo a la causa de crear una humanidad más justa, solidaria y fraternal.

∴

ACERCA DEL AUTOR



El Cnel. Waldemar Fontes ha sido integrante del Consejo Directivo del Instituto Antártico Uruguayo en el período 2010-2014, desempeñándose como Director de Secretaría y como Jefe de Relaciones Públicas del mismo.

Ha sido Jefe de la Base Científica Antártica Artigas en las campañas Antarkos 16 (2000), Antarkos 23 (2007) y Antarkos 25 (2009).

Es investigador de la historia del Uruguay en la Antártida, habiendo escrito numerosos trabajos al respecto.

Integra el Grupo Encuentro de Historiadores Antárticos Latinoamericanos desde el año 2008.

Es miembro de la Asociación Civil Antarkos "Apoyamos a Uruguay en la Antártida.

Ha escrito varios libros, destacándose por su trabajo para el público infantil y juvenil donde ha obtenido el Premio Anual de Literatura 2011 del Ministerio de Educación y Cultura (Uruguay), en la categoría Teatro Infantil por su obra "Tres pingüinos y elefante marino"

Es el editor de la Revista Digital "Copos de Nieve" que se publica desde 2010, con información del Uruguay en la Antártida.

Para saber más, lo invitamos a visitar su página web en http://lodewafo.blogspot.com/

Campaña Antártica de verano: 1983-1984

La Primera Misión Antártica Uruguaya

Waldemar Fontes

El 28 de enero de 1984, aterrizaba el avión FAU 572, transportando a los expedicionarios que reconocerían el lugar donde establecer la primera base uruguaya en la Antártida.

Esta misión significó el comienzo de la actividad oficial del Uruguay en el Continente Helado, enmarcadas en las obligaciones exigidas por el Tratado Antártico al que se había adherido en 1980.

En procura de acceder al estatus de Miembro Consultivo de dicho Tratado, se decidió que era necesario conducir una expedición con medios propios y encarar la realización de actividades científicas importantes, así como el establecimiento de una base antártica uruguaya.

Esta primera misión permitió obtener la experiencia necesaria para encarar los futuros planes y a fines de 1984, Uruguay inauguraba la Base Científica Antártica Artigas, accediendo al anhelado estatus de Miembro Consultivo, el 7 de octubre de 1985.

Este ensayo, ha implicado un importante esfuerzo de investigación, rescatando documentos oficiales, crónicas de los protagonistas y notas de la prensa de la época, transformándose en un invalorable aporte para el estudio de la historia del Uruguay en la Antártida.

ISBN 978-9974-7952-2-8





www.iau.gub.uy